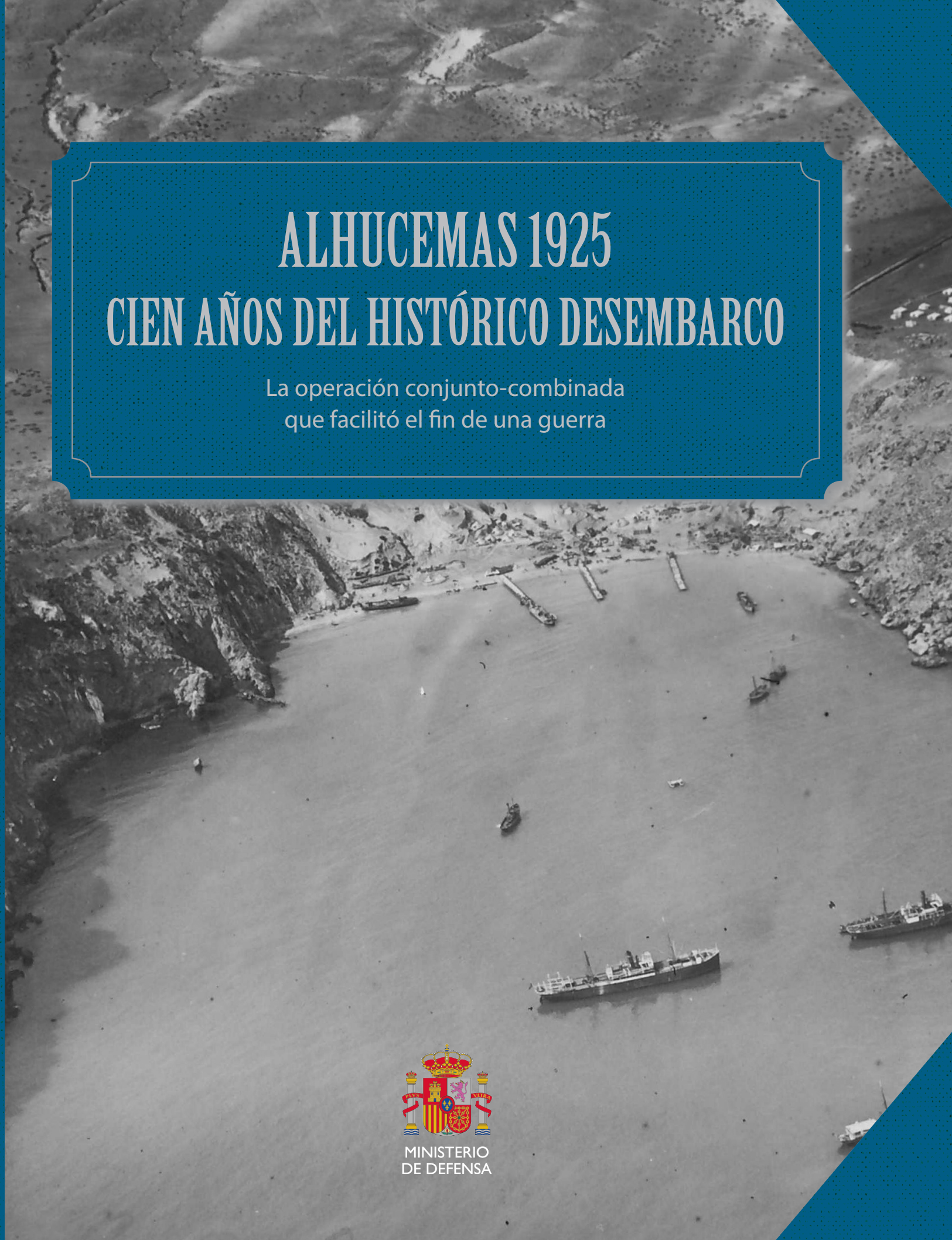


ALHUCEMAS 1925
CIEN AÑOS DEL HISTÓRICO DESEMBARCO

La operación conjunto-combinada
que facilitó el fin de una guerra

MINISTERIO
DE DEFENSA



ALHUCEMAS 1925
CIEN AÑOS DEL HISTÓRICO DESEMBARCO

La operación conjunto-combinada
que facilitó el fin de una guerra

MINISTERIO
DE DEFENSA

Catálogo de Publicaciones de Defensa
publicaciones.defensa.gob.es

Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado
cpage.mpr.gob.es

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

Edita:

MINISTERIO DE DEFENSA
SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

© Autores y editor, 2025

NIPO 083-25-023-6 (edición impresa)
ISBN 978-84-9091-999-6 (edición impresa)

NIPO 083-25-024-1 (edición en línea)

Depósito legal M 3914-2025
Fecha de edición: junio de 2025
Maqueta e imprime: Imprenta Ministerio de Defensa

Las opiniones emitidas en esta publicación son de 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 procedente de bosques gestionados de forma sostenible y fuentes controladas.

ÍNDICE

Presentación 6
Teodoro E. López Calderón

Introducción 8
Miguel Ballenilla y García de Gamarra

Capítulo primero
Presencia española en el norte de África (siglos XV-XVII) 11
Beatriz Alonso Acero

Argumentos para el inicio de la presencia española en el norte de África: las empresas de los Reyes Católicos 11
La monarquía hispánica en la Berbería de Carlos V y Felipe II 16
Defensa, prestigio y conservación de plazas durante el siglo XVII 21

Capítulo segundo
Operaciones anfibias: de Larache a Alhucemas 27
Francisco Javier Miranda Freire y José Romero Serrano

Estrategia de litoral en el Protectorado norte de Marruecos 27
Ejecución de la estrategia de litoral. Desarrollo de las operaciones anfibias 33

Capítulo tercero
Estado militar de la República del Rif 43
José Luis De Mesa Gutiérrez

Mandos rifeños 43
Los inicios 45
La organización militar 46
El armamento 51
Los desertores 54

Capítulo cuarto
Estado militar español 59
José María Blanco Núñez y Salvador Fontenla Ballesta

Ejército de Tierra 59
De 1909 al comienzo de la Primera Guerra Mundial 59
De 1914 a la «reconquista» de territorios después de Annual 61
De 1922 a Alhucemas 63
La estructura de mando 65
La Armada 67
El material de las primeras campañas del siglo XX hasta 1925 67
Hasta la ley Maura-Ferrándiz 67
La ley Maura-Ferrándiz 68
Las fuerzas navales en el desembarco de Alhucemas 71

Capítulo quinto
El desembarco: un planeamiento conjunto-combinado 75
Jorge Aguado Hernández y Adolfo Morales Trueba

Introducción 75
La aproximación estratégica y operacional al problema de Alhucemas 76
Las posiciones española y francesa respecto a la colaboración 79
Posición de España respecto a la colaboración con Francia 79
Posición de Francia respecto a la colaboración con España 81
Los Acuerdos de Madrid y la aproximación combinada 85
El proceso de planeamiento y preparación. De la ponencia de Gómez-Jordana a la orden de operaciones 91
El resultado del proceso 98

Capítulo sexto
Planeamiento táctico terrestre, naval y aéreo de las operaciones 101
Jesús Albert Salueña, Rafael Aparicio Azcárraga, José María Blanco Núñez, Guillermo Calleja Leal, Jorge Clavero Mañueco y Ricardo Navarro Suay

Consideraciones sobre el planeamiento final de las operaciones terrestres 101
El planeamiento naval de detalle 107
Aspectos fundamentales para el planeamiento táctico de las operaciones aéreas 109
Ataques en profundidad 111
Reconocimiento del terreno, inteligencia y otros apoyos a tropas propias 113
Sostenimiento logístico y apoyo sanitario 114

Capítulo séptimo
Organización de la fuerza conjunto-combinada 123
Rafael Aparicio Azcárraga, José María Blanco Núñez, Guillermo Calleja Leal, Jorge Clavero Mañueco, Jesús Martínez de Merlo y Ricardo Navarro Suay

Organización operativa conjunta 123
La estructura de mando terrestre y la composición de la fuerza de desembarco 124
La Brigada de Ceuta 125
La Brigada de Melilla 125
Organización operativa naval 126
Organización y preparación de la aeronáutica del Ejército y la Armada 130
Medios aéreos y aeródromos de despliegue 131
Estructura de la Fuerza Aérea 132
Integración de medios aéreos navales españoles y franceses 133
El apoyo logístico: terrestre, aéreo y sanitario 134
La organización del transporte de las unidades terrestres 134
Las barcazas K 136
La logística de la Aeronáutica Militar 137
Organización y preparación del apoyo sanitario 138

Capítulo octavo
Ejecución de las operaciones militares en la bahía de Alhucemas 143
Rafael Aparicio Azcárraga, José María Blanco Núñez, Guillermo Calleja Leal, Jorge Clavero Mañueco, Ricardo Navarro Suay y Juan Ignacio Salafranca Álvarez

Operaciones propias previas relacionadas con el desembarco en Alhucemas 143
Carga y embarque de las unidades terrestres 144
Traslado a la zona de objetivo anfibio en la bahía de Alhucemas 146
El asedio y liberación de Kudia Tahar 148
El desembarco: de las playas hasta la línea monte Malmusi-Morro Viejo 154
El día D. 8 de septiembre: las horas críticas del desembarco 154
Las acciones posteriores al desembarco inicial en la Cebadilla e Ixdain 158
La llegada de la Brigada de Melilla y la consolidación de la cabeza de playa 163
De la toma del Malmusi a Axdir 167
Ocupación de la línea Malmusi-Morro Viejo 167
Avance hasta la línea monte Palomas-Buyibar 171
Últimas acciones militares. El principio del fin de Abd el-Krim 177

Capítulo noveno
Influencia del desembarco en las operaciones anfibias posteriores 185
José Miguel Quesada González

La cuestión anfibia en el periodo de entreguerras 186
Alhucemas en la redacción de la primera doctrina moderna 189
Aprendizajes que cambiaron para siempre la ejecución de los desembarcos 194

Epílogo 201
Miguel Ballenilla y García de Gamarra

Anexos 205
Encarnación Pilar Domínguez Sánchez

Anexo I. El desembarco y sus documentos 207
1. Instrucciones generales para la operación de desembarco en la bahía de Alhucemas (transcripción literal del original) 207
2. Orden del general en jefe a las 10:30 de la mañana del 7 de septiembre (transcripción literal del original) 218
3. Salidas aéreas del 6 de septiembre al 2 de octubre. Tipos de armamento aéreo y explosivos 223
4. Documentos y fuentes documentales seleccionados 226

Anexo II. Álbum cartográfico y fotográfico 235

Abreviaturas 261

Fuentes documentales y bibliografía 263

Índice analítico 273

PRESENTACIÓN

Teodoro E. López Calderón
Almirante General
Jefe de Estado Mayor de la Defensa

El desembarco de Alhucemas, ejecutado el 8 de septiembre de 1925, marcó un hito en la historia militar mundial al ser la primera operación conjunto-combinada de la historia. Este hecho no solo estableció la autoridad del sultán de Marruecos en un territorio rebelde, sino que también sentó las bases para las operaciones anfibias modernas, que serían replicadas y perfeccionadas en conflictos posteriores, como en la Segunda Guerra Mundial. La presente obra, editada por la Comisión Española de Historia Militar, conmemora el centenario de este episodio singular, rescatando las lecciones que, casi un siglo después, siguen siendo de una vigencia extraordinaria.

El éxito del desembarco de Alhucemas fue el resultado de la superación de un reto que ha estado presente en la historia militar y de la aplicación de una innovación visionaria. Por un lado, la siempre ardua tarea de hacer converger las voluntades y combinar las fuerzas de dos naciones distintas —España y Francia— hacia la consecución de un mismo fin y, por otro lado, y clave principal y diferenciadora en este caso, la integración efectiva de medios terrestres, navales y aéreos en una acción conjunta fundamentada en el valor de las fuerzas participantes. Esta operación demostró que la coordinación entre Ejército, Armada y una naciente fuerza aérea, en ese momento integrada en ambos, respaldada por un mando decidido, un planeamiento riguroso y el valor y determinación de nuestros soldados, marinos y aviadores, permiten superar los desafíos más complejos en los entornos operativos más desafiantes. Alhucemas no solo representa un triunfo táctico, sino también un ejemplo de cómo la adaptación a los cambios tecnológicos y doctrinales puede transformar el arte de la guerra.

Hoy, al conmemorar esta gesta, nos encontramos en un momento crucial para nuestras Fuerzas Armadas. La emergencia de un nuevo entorno operativo en continua evolución, caracterizado por el concepto de operaciones multidominio,

plantea retos que demandan la misma capacidad de innovación y adaptación que demostró España hace casi un siglo en Alhucemas. En este nuevo paradigma, las dimensiones cibernética, espacial y cognitiva se suman a los dominios terrestre, naval y aéreo tradicionales, exigiendo una integración aún más compleja y un enfoque más holístico, así como el mismo valor y espíritu de combate.

El compromiso de España con la excelencia operativa y la adaptación al cambio también debe inspirarse en su legado histórico. Si fuimos pioneros entonces, debemos serlo también ahora, liderando el desarrollo de capacidades que, con el mismo espíritu de lucha, nos permita operar con eficacia en un entorno complejo y tecnológicamente avanzado. La integración de inteligencia artificial, sistemas autónomos y capacidades cibernéticas y espaciales en nuestras doctrinas y estructuras operativas representa nuestro actual desafío, que está plenamente alineado con el espíritu innovador de Alhucemas.

Esta obra no es solo un tributo al pasado, sino también una inspiración para el futuro. Las enseñanzas extraídas del desembarco de Alhucemas nos recuerdan que el valor, la adaptación, la innovación y la colaboración son los pilares sobre los que se construyen los éxitos operativos. Asimismo, subraya la importancia de la formación, la preparación y el don de mando como factores esenciales para afrontar los retos que plantea el entorno multidominio.

Confiamos en que esta obra inspire a todos aquellos que tienen la responsabilidad de guiar nuestras Fuerzas Armadas hacia el futuro. El espíritu innovador que definió el desembarco de Alhucemas debe continuar guiando nuestras acciones en un mundo cada vez más complejo y desafiante. Si Alhucemas marcó un antes y un después en la historia militar del siglo XX, hoy, a cien años de distancia, nos corresponde a nosotros definir el rumbo de las operaciones del siglo XXI, honrando nuestro pasado mientras construimos nuestro futuro.

INTRODUCCIÓN

Miguel Ballenilla y García de Gamarra
Teniente General
Director del CESEDEN

El desembarco de Alhucemas es un evento que ocupa un lugar destacado en la historia militar de España y en la evolución de las operaciones anfibias modernas. La presente obra, editada por la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), tiene como objetivo conmemorar el centenario de este hito y ofrecer una visión integral de su relevancia histórica y militar. Con una estructura cuidadosamente diseñada, el libro aborda los numerosos factores que confluyeron en este éxito y reflexiona sobre su legado, situándolo como un ejemplo paradigmático de innovación en la historia militar.

En los primeros capítulos, se contextualiza el marco histórico y geopolítico en el que se gestó el desembarco. España se enfrentaba a uno de los mayores desafíos de su historia reciente: estabilizar el Protectorado de Marruecos tras el descalabro de Annual en 1921. Este contexto introduce al lector en los problemas estructurales y operativos que llevaron a la necesidad de una intervención decisiva para revertir la situación. A través de un análisis detallado, estos capítulos exploran cómo la inestabilidad regional y las tensiones internacionales exigieron una respuesta coordinada franco-española. Se analiza cómo estos actores convergieron para diseñar una estrategia que no solo buscaba una victoria militar, sino también garantizar la estabilidad a largo plazo.

Los capítulos siguientes se centran en los preparativos y la planificación de la operación, destacando la magnitud del esfuerzo logístico y organizativo necesario para llevar a cabo un proyecto de esta envergadura. Se abordan con detalle los retos asociados al transporte de tropas y material desde diversos puntos, y la complejidad de coordinar una operación conjunta que implicaba al Ejército, la Armada y la Aeronáutica Militar y Aviación Naval. Este apartado también ofrece un vistazo a las innovaciones técnicas y tácticas implementadas, desde el uso de las barcazas K, diseñadas específicamente para facilitar el desembarco en playas hostiles, hasta la incorporación de apoyo artillero naval y cobertura aérea. Estas páginas destacan cómo cada elemento logístico fue fundamental para garantizar el éxito de la operación y superar las limitaciones tecnológicas de la época.

El desarrollo de la acción militar ocupa una sección central del libro. Con un enfoque detallado y cronológico, los capítulos dedicados a la ejecución del desembarco relatan cómo se llevaron a cabo las distintas fases de la operación. Desde las primeras horas del desembarco, marcadas por la precisión en la coordinación de las fuerzas, hasta la consolidación de las posiciones clave, estos capítulos ilustran cómo la integración entre las fuerzas terrestres, navales y aéreas, más la Guardia Civil, permitió superar las dificultades del terreno y la resistencia enemiga. A través de testimonios de la época y documentación de archivo, se reconstruyen los momentos críticos de la operación, ofreciendo al lector una visión vívida de los desafíos enfrentados y las decisiones que marcaron la diferencia.

El impacto político y militar de Alhucemas se analiza en profundidad en los capítulos finales. Se reflexiona sobre cómo el éxito de esta operación consolidó la autoridad del sultán de Marruecos en un territorio que hasta entonces había permanecido rebelde a su control, sentando las bases del Marruecos moderno. Además, se estudia el papel de esta operación en el desarrollo de estrategias militares que influirían en las doctrinas anfibias posteriores, siendo Alhucemas un modelo de referencia para las operaciones aliadas durante la Segunda Guerra Mundial y un ejemplo de cómo la innovación operativa puede cambiar el curso de los conflictos.

Una de las grandes fortalezas de esta obra es la riqueza de su documentación gráfica, que incluye una selección excepcional de fotografías históricas que capturan los momentos clave del desembarco y el contexto en el que se desarrolló. Estas imágenes permiten al lector sumergirse visualmente en los eventos, ofreciendo una perspectiva que complementa de manera poderosa el texto. Además, el anexo documental y cartográfico aporta un valor incalculable al proporcionar mapas de la zona de operaciones, documentos originales y referencias que enriquecen la comprensión del lector sobre la magnitud y complejidad de la operación.

Los autores de este libro, junto con el apoyo de los Institutos de Historia y Cultura Militar y Naval, los Servicios Históricos del Ejército del Aire y del Espacio y de la Guardia Civil, y la Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural, han realizado un esfuerzo encomiable para ofrecer una visión integral y rigurosa de este acontecimiento histórico. El compromiso y la dedicación de estas instituciones no solo han garantizado el rigor académico de este trabajo, sino que también han permitido que se presente de manera accesible para una amplia audiencia. El presente volumen combina análisis detallado, narrativa dinámica y un enfoque interdisciplinario que la convierten en una referencia esencial para comprender no solo el desembarco de Alhucemas, sino también su impacto en la historia militar de España y del mundo.

Con esta obra, celebramos un importante centenario honrando a quienes participaron en esta operación y preservando un legado que sigue vivo en nuestra memoria colectiva. El desembarco de Alhucemas no es solo una página de nuestra historia, sino una lección perenne de cómo la colaboración, la planificación y la determinación pueden superar los desafíos más formidables. Este libro, a través de su detallado recorrido por los aspectos históricos, tácticos y humanos del desembarco, ofrece una ventana única a un evento que transformó el curso de un conflicto facilitando su resolución final.


Cauo Negron.
Yminencia de S.Simon.
Oxeixal.
N.S. del Valle.
S.Antonio
P.to del Rey
S.Catalina

Capítulo primero

Presencia española en el norte de África (siglos XV-XVII)

Beatriz Alonso Acero

Argumentos para el inicio de la presencia española en el norte de África: las empresas de los Reyes Católicos

Entender la *vocación* norteafricana de España y su consecuente presencia en las tierras costeras del continente vecino en las primeras décadas del siglo XX, en operaciones como el desembarco de Alhucemas del 8 de septiembre de 1925, requiere conocer los singulares precedentes de esta cuestión, que se retrotraen varias centurias, hasta las décadas previas al final de la pugna peninsular contra el islam, en 1492, con la entrada de los Reyes Católicos en Granada. Ya entonces, y en realidad desde el siglo XIII —como confirma el Tratado de Soria o Monteagudo (1291), en el que Sancho IV de Castilla y Jaime II de Aragón se reparten las áreas de influencia de cada reino en una hipotética futura entrada en África—, es patente el propósito de prolongación de esta lucha al otro lado del estrecho de Gibraltar, demostración de la existencia de un ideal reconquistador que consideraba la costa de Berbería, desde Marruecos hasta Libia, como parte de una Hispania romana y visigoda que la expansión islámica había cercenado y que era preciso reconstruir.

En la segunda mitad del siglo XV, también se advertía la necesidad de controlar el creciente corso turco-berberisco en el Mediterráneo occidental, con fondeaderos en enclaves costeros norteafricanos desde los cuales obstaculizaba el comercio entre Aragón e Italia y conseguía nutridos botines de cautivos cristianos por los que el *infiel* solicitaba elevados rescates, a la par que se debía acentuar la defensa en el Mediterráneo central ante el avance del Imperio otomano tras su conquista de Constantinopla en 1453 y de Otranto en 1480. El deseo de afirmar la pujanza de la nueva monarquía de Isabel y Fernando a través de acciones de prestigio allende el Estrecho y la necesidad de contentar a la nobleza, sin función militar desde el final de las guerras de Granada, además de la pervivencia de un ideal de cruzada que favorecía la concesión de bulas papales para la organización de las campañas militares, unidos al concepto

de *guerra justa* contra el islam, se presentan asimismo como argumentos que explican el inicio de la empresa española en Berbería[1].

Aunque en 1476 Castilla había apoyado la expedición de Diego García de Herrera a la costa atlántica marroquí, donde ordena la construcción de una torre y una fortaleza, enclave comercial nombrado Santa Cruz de Mar Pequeña, que nunca llegará a convertirse *de facto* en plaza de armas, para la entrada en el Magreb fue necesario un arbitraje territorial previo entre España y Portugal, alcanzado tras los tratados de Alcaçovas (1479) y Tordesillas (1494), pues la dinastía Avís, entronizada con Juan I en 1385, también se consideraba heredera de los visigodos en el norte de África, de manera que los lusos, cuya lucha peninsular frente al islam había terminado antes, ya habían dado el salto allende el Estrecho tiempo atrás, conquistando Ceuta en 1415.

La primera plaza tomada por Castilla en Berbería será Melilla, el 17 de septiembre de 1497, en una operación que, aunque cuenta con permiso y apoyo expreso de los Reyes Católicos, está organizada y financiada por Juan Pérez de Guzmán, duque de Medina Sidonia, quien confía la dirección de la jornada a su comendador, Pedro de Estopiñán. En consecuencia, Melilla se mantiene hasta 1556 bajo poder y gobierno de un linaje nobiliario en lugar de ser patrimonio de la Corona, como lo será a partir de esa fecha.

Pero esta primera entrada queda aislada en el tiempo por causa de las guerras de Aragón en Italia y de la expansión americana, cada vez más necesitadas de recursos y efectivos, mientras Isabel muere en 1504 y se diluye su proyecto personal —alentado por su confesor, el cardenal Cisneros— de penetración en el Magreb sin restricciones, pues el rey Fernando antepondrá los intereses de la corona de Aragón en el Mediterráneo occidental, que pasan por la defensa de los territorios patrimoniales en Italia y la conservación de las rutas comerciales. El resultado es la continuación de esta empresa, pero limitada a la conquista de puertos de localización estratégica a través de métodos de ocupación ensayados en las guerras de Granada, con el inmediato establecimiento de tropas en guarnición para el control y defensa de los territorios anexionados, avances restringidos y muy esporádicos sobre los dominios del adversario y firma de alianzas con el rival para la sumisión de las tierras del entorno. Ya no interesa ocupar vastos terrenos como planeaba Isabel, sino controlar puntos valiosos que aseguren las rutas marítimas mediterráneas y que protejan a ambas penínsulas, la itálica y la ibérica, de las acometidas del corso y del peligro del avance otomano por mar.

Tras Melilla, Mazalquivir (1505), Cazaza (1506), el peñón de Vélez de la Gomera (1508), Orán (1509), el peñón de Argel, Bugía y Trípoli (1510) fueron tomadas en rápidas operaciones anfibias realizadas sobre terrenos previamente estudiados en los informes que la Corona mandaba reunir a sus legaciones —en muchas ocasiones viajeros, comerciantes o religiosos—, en su intento de anexionar los enclaves más adecuados, tomados a partir de una bien planificada logística y las más apropiadas estrategias y tácticas de desembarco y de avance de las tropas de infantería, tropas en buena medida procedentes de los teatros de guerra italianos. Divididas en pequeñas unidades con gran movilidad, similares a las coronelías empleadas en Nápoles por el Gran Capitán, se convirtieron en una táctica esencial para alcanzar los objetivos

[1] Para ampliar este tema, entre otros, pueden consultarse Bunes Ibarra, 1995 y Alonso Acero, 2006.



Juan de Borgoña, *Conquista de Orán por el cardenal Cisneros*.
Pintura mural, *ca.* 1514 (Capilla mozárabe de la catedral de Toledo, dominio público)

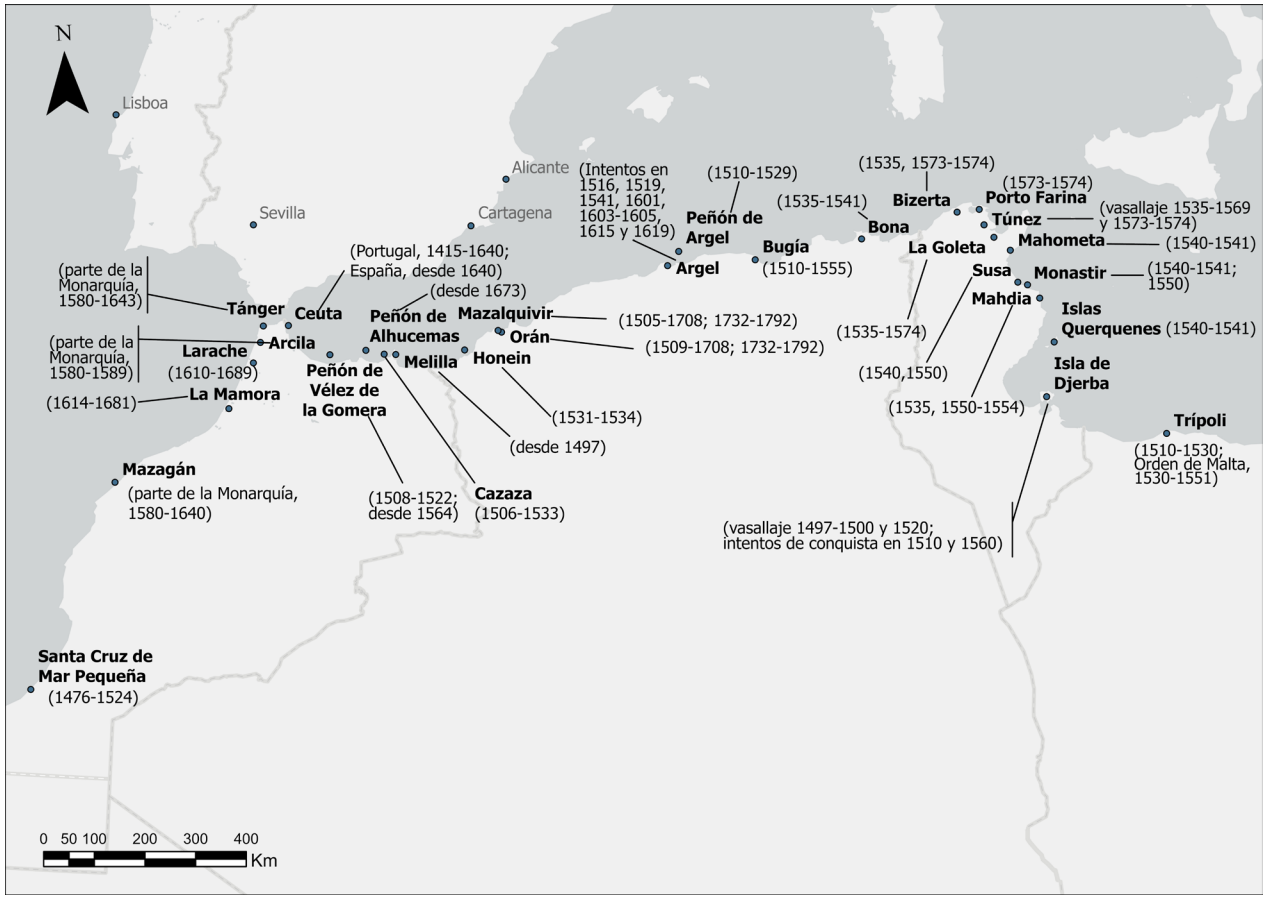
trazados, junto con el empleo de una potente artillería naval que logra desbaratar la inicial resistencia mostrada por las espadas, lanzas, piedras, flechas y otras armas arrojadizas de las tropas islámicas.

Pero todos estos enclaves, anexionados en menos de una década, pronto se definieron como conquistas poco seguras e inestables, conformadas por pequeños territorios que dominaban un estrecho alfoz, correspondiente al enclave amurallado y, en el mejor de los casos, los castillos que lo vigilaban. Estas plazas fuertes o presidios se articulan como espacios que las tropas guarnecen para su custodia y defensa, actuando como vigías frente a ofensivas externas y como antemurallas en medio de territorio hostil, ejerciendo una labor de sujeción y retención del enemigo. Solo a través de esta misión dual pueden erigirse como primera línea de defensa dentro del sistema de protección de la Monarquía en su vertiente meridional, lo que los convirtió en posesiones de necesario mantenimiento y defensa, mientras que la segunda línea de contención fue la marítima, encargada a flotas y armadas, y la tercera estuvo protagonizada

por los sistemas costeros peninsulares de vigilancia, tanto relativos a la red de atalayas y torres vigía como al establecimiento de guarniciones fijas.

El primer fracaso de Castilla en Berbería llega también en 1510, en el intento de toma de la isla de Djerba (los Gelves de las crónicas castellanas contemporáneas), en las costas tunecinas, cuando un inexperto general, García Álvarez de Toledo, que había sido elegido para el mando de esta empresa en sustitución de Pedro Navarro —artífice militar de las conquistas del peñón de Vélez de la Gomera, Orán, Bugía y Trípoli y que también acude a la jornada de Djerba como maestre general—, apuesta por una arriesgada táctica de avance rápido que es respondida de forma enérgica por sus defensores. La falta de agua y el desorden en las líneas de marcha precipitan una retirada descontrolada que causa numerosas bajas entre las tropas cristianas, entre ellas la del propio Álvarez de Toledo. Aunque el rey Fernando proyecte la conquista de Túnez en 1511, la entrada de España en la Santa Liga contra Francia en octubre de ese mismo año significará el final de esta década de conquistas casi continuadas en el litoral magrebí.

Transcurridos casi veinte años de la entrada en Granada, la concepción de la empresa en el norte de África había girado del plan de ocupación total de la costa ideado por Isabel la Católica y Cisneros a la búsqueda de espacios estratégicos para el control del corso berberisco



Mapa de la presencia española en el norte de África, siglos XVI-XVII (elaboración propia)

y la defensa de las costas españolas e italianas, según había defendido el rey Fernando desde una visión más táctica y práctica, dejando a un lado otros ideales religiosos o de restitución territorial. Ante la incapacidad de movilizar los recursos humanos y financieros necesarios, el mapa de la acción española en el Magreb a comienzos de la segunda década del siglo XVI perfila una serie de presidios aislados e inconexos desde el Atlántico africano hasta la costa de Tripolitania. Por si fuera poco, en breve el Mediterráneo habría de quedar totalmente desestabilizado por la alianza entre un corsario, gobernador de Argel, y el Gran Turco cuando, en 1518, Hayreddín Barbarroja firma el pacto de vasallaje con la Sublime Puerta, por el cual acepta la ayuda y control del Imperio otomano a cambio de mantener su trono en Argel, al que había accedido su hermano Orudj en 1516.

Pedro Navarro (1460-1528), artífice de las primeras conquistas españolas en Berbería

Nacido en Garde, en el valle del Roncal (Navarra), había participado, a las órdenes del Gran Capitán, en 1500 en la toma de Cefalonia, donde sus minas lograron destruir una parte de la muralla del castillo de San Jorge, y como capitán de infantería en la segunda guerra contra Francia en Italia, por cuya destacada actuación en las batallas de Ceriñola y Garellano recibió el título de conde de Oliveto. Como capitán general de sucesivas armadas mediterráneas organizadas para combatir las naves corsarias y tomar los puertos que servían de refugio a los piratas berberiscos, fue el brazo militar de las conquistas del peñón de Vélez de la Gomera en julio de 1508 y de Orán en mayo de 1509, a pesar de las disensiones tácticas con el cardenal Cisneros en esta última campaña, así como de la anexión de Bugía en enero de 1510 y de la de Trípoli en julio. También estuvo presente en el desastre de los Gelves de agosto de 1510. Un nuevo revés en febrero de 1511 en la isla de los Querquenes le alejó definitivamente de su actuación en un frente norteafricano cuyas conquistas de las primeras décadas del siglo XVI no pueden entenderse sin su experta visión militar del adversario que combatir y del espacio por ocupar.



Pedro Navarro. Grabado de Juan Bautista Brunetti de Rávena, en *Retratos de españoles ilustres*. Madrid, Imprenta Real, 1791-1819

La monarquía hispánica en la Berbería de Carlos V y Felipe II

La historia de la presencia española en el norte de África desde la muerte del rey Fernando en 1516 se arbitra desde la visión dinástica de los Habsburgo, lo que implica el compromiso de mantener las posesiones que se heredan, por ser parte del patrimonio familiar, además de seguir presentes las razones de defensa marítima y seguridad peninsular.

Durante el reinado de Carlos V, tras las iniciales pérdidas del peñón de Vélez de la Gomera en 1522 y de Santa Cruz de Mar Pequeña en 1524, se produce la toma por Barbarroja del peñón de Argel, lo que lastra el control español sobre la entrada y salida de las naves corsarias desde la rada argelina. En 1531, Álvaro de Bazán tomará Honein, otra importante base del corso berberisco, que se perderá en 1534, y en 1532 el emperador acepta el vasallaje del sultán hafsí de Túnez, Muley Hassan, al que deberá proteger de los ataques de Barbarroja. Pero el corsario toma esta urbe y La Goleta en 1534, lo que origina la gran empresa de Carlos V en el norte de África, al estimar que las posesiones de la Monarquía en Italia, foco de su estrategia política y militar, han quedado amenazadas.

Así, en junio de 1535, con el emperador a la cabeza, parte hacia el golfo de Túnez una imponente armada de unos cuatrocientos barcos, en su mayoría galeras —naves ligeras, de bajo bordo, con gran capacidad para el transporte de soldados y municiones, cuya forma y disposición facilitaba el desembarco cerca de las costas, además de favorecer la progresiva incorporación de artillería sobre el eje de la crujía—, incluidas las escuadras de España, Nápoles, Sicilia y Génova, a las que se unen las del Papado y Malta, con Andrea Doria como mando supremo y con tropas procedentes de muy diversas áreas de la cristiandad, con una amplia participación de tercios españoles e italianos, además de varios miles de lansquenetes alemanes. Los magníficos dibujos de Jan Cornelisz Vermeyen, base de sus posteriores cartones y tapices, supieron recoger las escenas más relevantes de esta conquista, perfilando con maestría tanto los pormenores del laborioso desembarco de tropas y pertrechos como las tácticas de avance seguidas por los soldados de tercios, combatiendo en las líneas de vanguardia, empuñando espadas y picas y disparando sus arcabuces[2]. Tras establecerse una guarnición española en La Goleta, Túnez pudo ser restituido al sultán hafsí.

El resultado será muy distinto seis años después, cuando Carlos V decida pasar a África de nuevo, en esta ocasión para atacar a Barbarroja en su propio Estado corsario, Argel, jornada lastrada desde el principio, pues las negociaciones secretas con el gobernador, el renegado sardo Hassan Aga, se dilatan durante el verano sin culminar en la pretendida entrega de la ciudad a cambio de una sustanciosa recompensa, lo que, junto a los preparativos y movilización de los barcos, retrasa la salida de la expedición hasta octubre, cuando ya el otoño hace más peligrosa la navegación, lo que acaba por frustrar esta «*infelice jornada*» (Alonso Acero, 2018: 201).

[2] Para un análisis de estos tapices y su trasfondo histórico y militar, véanse Zalama Rodríguez, 2020 y Bunes Ibarra, 2006.



Jan Cornelisz Vermeyen y Pieter Coecke van Aelst (cartón) y taller de Willem Pannemaker, Tapiz de la serie *La conquista de Túnez*, 4.º tapiz: *El ataque a La Goleta*. 1546-1554. Detalle del empleo de arcabuz por lansquenetes alemanes en batalla (Patrimonio Nacional, dominio público)

Su reinado se cerrará con la anexión de Mahdia (la ciudad de África de las crónicas castellanas) en 1550, que se ordenó desmantelar cuatro años después por las dificultades en mantenerla —tras rechazar los caballeros de Malta su posesión por considerar muy costosa su conservación—, y con la pérdida de Trípoli a manos del corsario Dragut en 1551 y la de Bugía en 1555, entregada por su gobernador, Alonso de Peralta, a Salah Rais, motivo por el cual será apresado a su llegada a España y, tras un consejo de guerra, condenado a morir ajusticiado por causa de traición ante su endeble defensa y posterior rendición de la plaza. La política norteafricana del emperador persevera en la defensa frente a un adversario otomano que intenta arrebatarle territorios y contra un corso pujante que obliga a mantener una activa vigilancia de mares y costas, pero su prioridad no es intervenir sino controlar y defender, llegando a firmar pactos de amistad y colaboración con el adversario islámico si ello facilita la conservación del terreno.



Toma de Túnez por la armada otomana en 1574, en G. Braun y F. Hogenberg.
Civitates Orbis Terrarum. Liber Primum. Colonia, 1575

La segunda mitad del siglo XVI, centrada en el reinado de Felipe II, vislumbra un nuevo desastre en los Gelves en 1560, enclave que, aunque es tomado por la flota cristiana en una rápida operación anfibia como punto intermedio en un intento de recuperar Trípoli y anular la base naval del corsario Dragut, es rápidamente socorrido por la flota de Piali Pasha y del propio Dragut, de modo que la guarnición española se rinde tras un largo asedio de tres meses, lo que da lugar a la captura de un importante número de barcos de las diferentes escuadras de la Monarquía, además de a un ingente botín de cautivos. Tras el breve sitio impuesto a Orán en 1556 por la armada del gobernador de Argel, Hassan Corso, la plaza sería de nuevo cercada en 1563, cuando el *beylerbey* argelino Hassan Baja reúna su flota ante la debilidad de la armada cristiana tras el naufragio, por el fuerte oleaje, de las galeras de Juan de Mendoza resguardadas en la bahía de la Herradura (Granada). El envío a Orán de un rápido socorro formado por treinta galeras y cuatro mil soldados, además de muchos voluntarios, al mando de Francisco de Mendoza, capitán general de las galeras de España, con el apoyo de Álvaro de Bazán, sería vital para su salvaguardia (Mira Caballos, 2005).

Los buenos resultados continúan en 1564, cuando García de Toledo Osorio, al mando de una compleja operación anfibia de excelente organización militar y perfecta ejecución que reúne a un verdadero ejército y armada *de naciones*, recupera el peñón de Vélez de la Gomera. La armada cristiana, ya repuesta de los dramáticos sucesos de los Gelves y la Herradura, consigue levantar el asedio de la flota otomana a Malta en 1565, aunque el peligro turco no se aleja de las aguas mediterráneas, y en 1569 logra entrar en Túnez, recuperada en 1573 por Juan de Austria, quien ocupa también durante un breve periodo de tiempo Bizerta y Puerto Farina. Tan solo un año después, ambas plazas, junto con Túnez y La Goleta, caen definitivamente en manos otomanas, lo que fija desde entonces la frontera norteafricana en el doble presidio Orán-Mazalquivir, un traslado de más de mil kilómetros de costa hacia el oeste que hará protagonizar a estas dos plazas del reino de Tremecén el papel de antemuralla del resto de los enclaves españoles en Berbería, además de con respecto a las costas levantinas y a las de la Andalucía oriental.

El agotamiento económico de los dos imperios cuya primacía en el Mediterráneo lleva décadas dirimiéndose, la monarquía hispánica e el Imperio otomano, y la progresiva apertura de nuevos frentes externos para ambos, con amenazas constantes a los territorios que conforman sus posesiones, abocan a la firma de la tregua de 1581, de tres años de duración, que se irá renovando con posterioridad (Rodríguez Salgado, 2004: 152-175). Además, la incorporación de Portugal a la Monarquía, y, con ello, sus posesiones en el Magreb, hace tan extenso su imperio y tan gravoso su mantenimiento que el rey católico evitará cualquier intento de lanzar una política de mayor calado en el norte de África, mientras intenta atraerse o, al menos, vigilar, a los sultanes saadíes para que Marruecos no colabore contra la Monarquía en connivencia con la Sublime Puerta, la Inglaterra isabelina o la Holanda sublevada.



Fortaleza de Mazalquivir (Orán) en la actualidad (© B. Alonso Acero)

Las líneas de acción en los años finales del siglo XVI pasan por intensificar la defensa y adecuada conservación de los presidios, lo que no impidió sopesar el abandono de alguno de ellos en las reuniones del Consejo de Guerra, que finalmente no se llevó a cabo. Para adecuar las cada vez más deterioradas fortificaciones, y aunque ya se había venido haciendo desde las décadas anteriores, Felipe II enviará a los mejores ingenieros militares de toda la Monarquía, con objeto de reforzar sus castillos y murallas y levantar otros nuevos según los sistemas poliorcéticos más avanzados del momento. Se crea así una imponente red defensiva de fuertes y castillos, caracterizada por el empleo de baluartes y tenazas, que aún puede contemplarse en el presente en fortalezas como la de Mazalquivir o en castillos como el de Santa Cruz en Orán, «que es de las mas ynportantes fuerças de aquellas plaças y la que en tiempo de qualquiera necesidad es defensa de las demás[3]».

La conquista del peñón de Vélez de la Gomera (1564)

Tras haber permanecido bajo poder español entre 1508 y 1522 y ante su continuidad como base corsaria y centro de cautiverio cristiano, en 1564 se organizó una nueva empresa para intentar su recuperación, esta vez al mando de García de Toledo Osorio, capitán general de la Mar. El desembarco se realizó en ausencia de las naves corsarias del islote, factor fundamental para el éxito de la compleja y bien organizada operación anfibia que se había dispuesto. Tras la inmediata creación de un pequeño fuerte en la misma playa de Alcalá con algunas piezas de artillería, las tropas, divididas en tres escuadrones, avanzaron para tomar la posición. Con apoyo del fuego artillero que se disparó desde el fuerte costero, se produjo la rápida ocupación de la roca ante la retirada de sus defensores: el 6 de septiembre se tomaba posesión de la única plaza norteafricana anexionada durante el reinado de Felipe II. García de Toledo Osorio dejó en ella una guarnición de unos trescientos soldados capitaneados por Diego Pérez Arnalte, con la primera misión de asegurar las defensas de una plaza que continúa bajo control español, custodiada por una guarnición del Grupo de Regulares de Melilla n.º 54, dependiente de la Comandancia General de Melilla, si bien desde el terremoto de 1930 el peñón se halla unido al continente por una estrecha lengua de tierra.



Toma del peñón de Vélez en 1564, en G. Braun y F. Hogenberg, F. *Civitates Orbis Terrarum. Liber Secundum.* Colonia, 1575

[3] AGS, Guerra Antigua, leg. 534, fol. 8. Carta del capitán Diego Álvarez de Sotomayor, 9 de enero de 1598.

Defensa, prestigio y conservación de plazas durante el siglo XVII

La práctica del corso encuentra un excepcional caldo de cultivo en unas ciudades berberiscas que llevan varios siglos dedicándose a esta actividad y que, tras la firma de las treguas hispano-turcas a partir de 1581, se ven libres de tener que dedicar parte de sus flotas al apoyo de las armadas otomanas. En consecuencia, desde las últimas décadas del siglo XVI y hasta bien entrado el XVII, las aguas del Mediterráneo transitan del enfrentamiento abierto entre grandes armadas, con batallas épicas como la de la Prevesa en 1538 o la de Lepanto en 1571, a la época de mayor desarrollo y actividad del corso turco-berberisco. Pero, además, ingleses, franceses y holandeses, como adversarios de la Monarquía, ayudan con dinero y embarcaciones a estos corsarios de Berbería, iniciándose una verdadera edad de oro del corso europeo y norteafricano no solo en un Mediterráneo hasta entonces surcado por las grandes armadas cristianas e islámicas, sino también en el Atlántico en torno a las costas marroquíes, llegando a amenazar a las propias islas Canarias y el tornaviaje de las flotas de Indias, sobre todo cuando, a partir de 1606, el corsario holandés Simón Danser llegue a Argel y comience a colaborar con los berberiscos enseñándoles las nociones básicas de la navegación oceánica:

> «los daños que atraviessan el estrecho y aun los baxeles que andan en el mar Occeano se puede juzgar que estos cossarios que se han introduçido en Argel y Tunez ayudados de turcos y de los governadores de aquellas plaças van tan en crecimiento por las grandes ganancias que los çeban que ha de llegar tan adelante que obligue a usar de todos los medios posibles para atajar los inconvenientes que podrian resultar que aunque el menor viniese a ser el quitar el trafico de los navios de levante y mucho estorbo a los de Poniente que seria muy grande podrian intentar poniendose en los rios de Alarache y la Mamora passar a las Islas de Canaria pues no les caen lejos y aguardar al passo de las flotas que van a Tierra firme y nueva españa y con el ayuda y consejo de pilotos ingleses y olandeses alargarse a las Indias y con sombra dellos hazer lo propio estas dos naçiones y rovar en ellas pues retirandose a puertos de Berveria y Argel no les pareçera que se va contra el asiento de las Treguas[4]».

El principal objetivo de Felipe III en Berbería será también el de conservar las posiciones heredadas, es decir, Melilla, peñón de Vélez de la Gomera y Mazalquivir-Orán, además de las portuguesas Ceuta, Tánger y Mazagán, dotándolas de un marco de seguridad que permita su permanencia dentro de la Monarquía. Pero también vislumbra el escenario magrebí como espacio en el que lograr objetivos concretos que le posibiliten alcanzar un prestigio y reputación que se le niegan en la compleja resolución de los conflictos abiertos en las guerras contra Inglaterra y los rebeldes holandeses.

En consecuencia, asegurados estos enclaves, en los que las condiciones de vida del soldado son cada vez más precarias por las dificultades en los envíos de dinero, abastecimiento y pertrechos desde España, pero no hay una amenaza real sobre ellos por parte de Argel y menos todavía desde Estambul, el objetivo principal será la lucha contra la propia Argel.

[4] AGS, Guerra Antigua, leg. 3146, s. f. Consulta del Consejo de Guerra, 19 de mayo de 1609.

Mientras se pone en marcha una eficaz política de fortificación costera, Felipe III decide atender las continuas quejas de los reinos españoles por las razias protagonizadas por las galeras y fustas argelinas contra las costas andaluzas, levantinas y catalanas y contra los propios mercaderes que sufren el asalto de sus naves en las travesías por el Mediterráneo occidental. Siguiendo lo propuesto por el duque de Lerma, ordenará la preparación de sucesivas empresas con objeto de atacar el Estado corsario en los inicios del siglo XVII, la más importante de todas ellas fue la de 1619, en la que se llegó a proyectar la movilización de unos treinta mil soldados, entre españoles, italianos, alemanes y valones, que habrían de ser transportados en una imponente armada de galeras de España, Portugal, Génova, Nápoles, Sicilia y el Papado. Sin embargo, la salida de Lerma del círculo de influencia de Felipe III en octubre de 1618 puso fin a este propósito, al rechazar sus nuevos consejeros el plan de una nueva empresa mediterránea.



Abraham *Hogenberg, Eigentliche abbildung, der starcken Vestung La'Rache...* [Ocupación española de Larache, 1610]. Grabado, *ca.* 1610-1630 (Biblioteca Nacional de España, dominio público)

Este reinado también habrá de ver, en 1610, la ocupación de Larache, en el Atlántico marroquí asolado por el corso europeo y berberisco —tras el fracaso en el intento de conquista por parte del marqués de San Germán en 1608—, una cesión por compra en la que previamente la monarquía hispánica había concedido al sultán marroquí Muley Xeque hombres, armas y dinero para defender su causa frente a su hermano y rival al trono, Muley Zidan. Las flotas corsarias se trasladarán entonces a La Mamora, en la desembocadura del río Sebú, a pocas millas al sur de Larache, cuya conquista se culminaría en agosto de 1614, tras la llegada de una armada con casi cien buques redondos y seis mil soldados al mando de Luis Fajardo, capitán general de la Armada del Mar Océano.

Con Felipe IV y Carlos II, la apertura de nuevos frentes bélicos en el centro y norte de Europa impone otras prioridades y la defensa de los intereses españoles en el Magreb continúa restringida al mantenimiento de las posiciones establecidas, tarea compleja ante las carencias estructurales de unas plazas que, insertadas en espacios situados cada vez más en el radio de acción de los estados del norte de Europa enemigos del rey católico, sufren especialmente en esta segunda mitad del siglo XVII las consecuencias de las indefinidas políticas mantenidas en estas latitudes meridionales de la Monarquía. Los asedios marroquíes sobre Larache y La Mamora se suceden desde su conquista, incrementándose desde que la dinastía alauí, que había relegado del poder al linaje saadí en 1631, procediera a iniciar la unificación territorial y política de Marruecos. A partir de 1640, con el inicio de la guerra de la Restauración portuguesa, Ceuta y Tánger mantendrán su lealtad a la Monarquía, no así Mazagán, que decide seguir a la Corona lusa, posición por la que también se inclinará Tánger en 1643. Por su rápida adhesión a la causa de Felipe IV, Ceuta será nombrada en 1641 «muy noble y muy leal ciudad», distinción que se confirmará en 1656 con el título de ciudad «fidelísima» por su continuo apoyo a España durante la guerra, y finalmente será reconocida por Portugal como territorio de la corona de Castilla en el Tratado de Lisboa de 1668.

La última de las conquistas españolas en el Magreb en el siglo XVII, la del peñón de Alhucemas, el 28 de agosto de 1673, fue fruto de la pericia de la armada de Andrés Dávalos, príncipe de Montesarchio, que llevaba un socorro a Orán, sitiada en 1673. Aunque España se hallaba entonces inmersa en la guerra de Holanda (1672-1678) y no interesaba otra anexión, su estratégica situación entre Melilla y el peñón de Vélez de la Gomera decidió su conservación, al ser una conquista en el área de influencia comercial francesa, ahora que Luis XIV volvía a ser enemigo de la Monarquía, taponando además una salida al mar del nuevo imperio marroquí unificado por el sultán Muley Rachid. Junto al peñón se tomaron dos islotes próximos, Tierra y Mar.

Estas últimas décadas del siglo XVII empeñan de forma casi continua el envío de socorros a unas plazas que se ven sistemáticamente asoladas por cercos: Melilla experimenta un grave asedio en 1678, seguido de otro casi inmediato en 1679-1680, en el que pierde varios de sus fuertes, mientras que La Mamora cae en poder marroquí en 1681, lo que obliga a la cercana Larache a solicitar ayuda. Aunque desde Andalucía se envía ayuda, la plaza se perderá en 1689, tras un sitio de tres meses. Por su parte, Ceuta deberá hacer frente a un terrible asedio de más de veinte años (1694-1727) que constriñe a Carlos II a ordenar construir un complejo sistema de defensa subterránea de minas y contraminas, mientras el peñón de Vélez de la Gomera resiste un asedio en 1680, levantado por el rápido socorro enviado desde Andalucía,



Puerto y ciudad de Ceuta, en P. Texeira, *Descripcion de España y de las Costas y Puertos de sus Reynos*, 1634 (Österreichische Nationalbibliothek, Viena, Codex Miniatus 46, dominio público)

aunque sufrirá otro en 1687, a la par que Melilla. Orán es sitiado por las tropas argelinas entre 1673 y 1677, cercos que se repetirán en años posteriores. Como sus predecesores, Carlos II ha de intentar mantener incólume la herencia patrimonial de los Habsburgo, conservando unos enclaves fundamentales para la seguridad peninsular. Por ello, en la medida de lo posible y aunque el norte de África nunca fue una prioridad sostenida en las políticas de los Consejos de Guerra y Estado durante los siglos modernos, actúa con la capacidad disponible en cada momento, mediante el envío de refuerzos ordinarios y socorros extraordinarios que demuestran que estos presidios norteafricanos seguían desempeñando un papel fundamental como antemurallas frente al adversario islámico (Maffi, 2020: 132-136), por lo que, al igual que en el siglo XVI, la Monarquía empeña los recursos de los que es capaz de disponer con objeto de mantenerlos entre sus posesiones.


K13
K25

Capítulo segundo

Operaciones anfibias: de Larache a Alhucemas

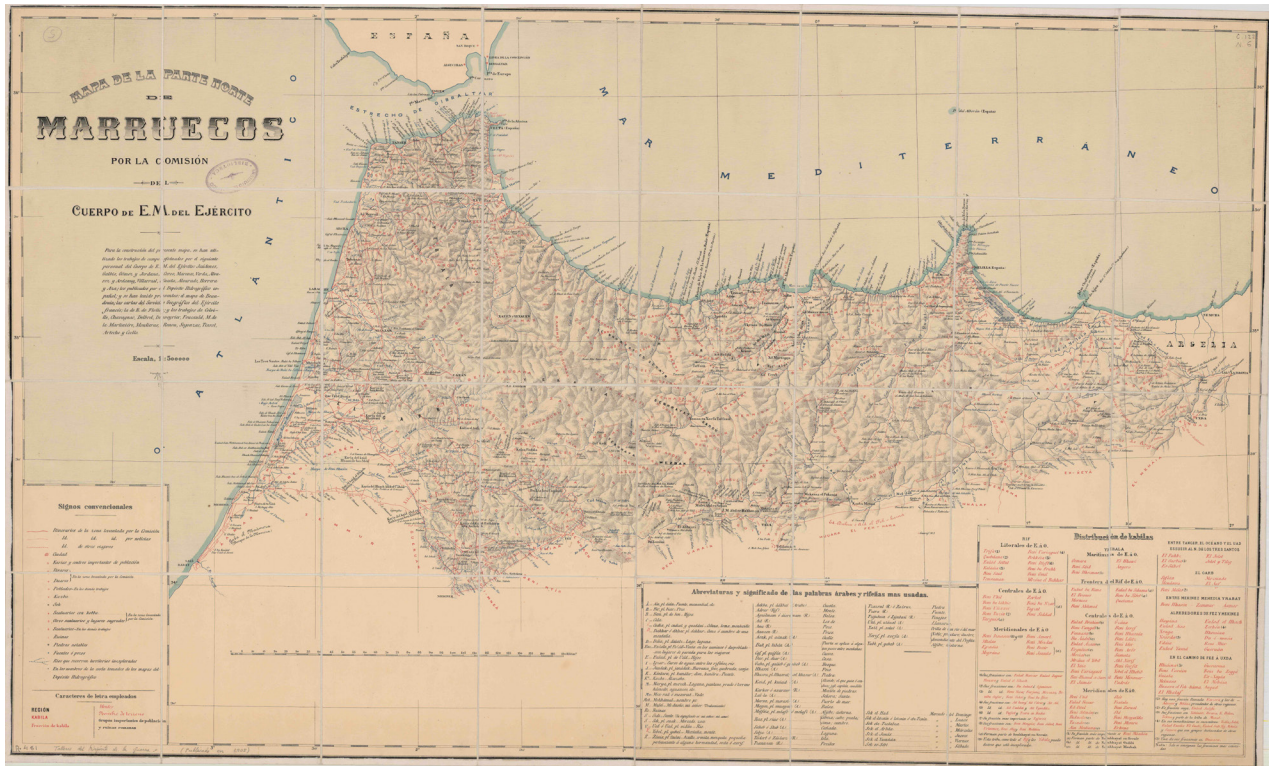
Francisco Javier Miranda Freire
José Romero Serrano

La estrategia de litoral consiste en disponer de presencia militar en los puntos clave de una zona extensa costera —sobre puertos, islotes y aeródromos—, dominar la navegación y controlar las comunicaciones zonales, para influir en el interior del territorio adyacente con capacidad de apoyar operaciones militares en él.

Estrategia de litoral en el Protectorado norte de Marruecos

A principios del siglo XX no se disponía, como luego se verá, de una doctrina anfibia ni de unos medios navales adecuados para realizar operaciones de desembarco en playas hostiles, como tampoco para garantizar un dominio del mar en la zona de Alborán-Estrecho. El Ejército, además, se encontraba en una situación de retirada de los territorios de ultramar y necesitado de una reforma urgente, que empezó a tener sentido en 1904, cuando la idea de *estar* en Marruecos estaba consolidada.

El Ejército mantenía una tradición de operar en ágiles columnas, de forma local y por sectores (cuadrículas o parcelas), ya fuera por su experiencia en las guerras de Cuba, en la tercera guerra carlista o las últimas operaciones en Cuba y Filipinas. El aspecto medular de la doctrina se recogía en el tratado de *Táctica de las tres Armas* y disposiciones para el servicio en campaña, normas para el uso de columnas con participación de batallones ligeros o de cazadores, algún escuadrón de caballería y piezas de acompañamiento de artillería, además de columnas móviles al mando de brigadieres con efectivos rara vez superiores a los dos o tres mil hombres. Estas fuerzas de maniobra combinaban sus esfuerzos con otras de ocupación en diverso grado en una ingeniosa *estrategia de líneas* ya mencionada en las guerras carlistas por tratadistas como el comandante Francisco Villamartín (1862).



Mapa de la posible zona de Protectorado de 1905, utilizado en las negociaciones de la Conferencia de Algeciras en 1906 (AGMM, Cartoteca, BVD, Ref s1-138-G 6-1)

La idea de parcelar territorios y actuar sobre el enemigo mediante columnas convergentes fue común tanto en Cuba como en Vascongadas o el Maestrazgo-Levante (guerras carlistas), pero, además, esta táctica de columnas, junto con un despliegue lineal, se debía combinar, donde permitiera, con una estrategia de teatro de operaciones que buscara el dominio del litoral. No hay mejor ejemplo que la tercera guerra carlista en el Levante, donde los gubernamentales (o liberales-alfonsinos) se procuraron el control de los puertos desde el delta del Ebro (y margen fluvial de este río), Castellón, Sagunto, Valencia, hasta Cartagena, tomando unas posiciones en el interior —de 10 a 20 km de la costa— que protegieran esos accesos, tales como San Mateo, Alcora, Chiva y Alcoy, manteniendo a raya a los carlistas en el interior en sus posiciones clave[1].

En definitiva, el esquema de columnas, líneas y posiciones ocupadas[2] (blocaos) y dominio del litoral, tanto para ejercer influencia en el *hinterland* como para privar al enemigo del acceso a los abastecimientos y refuerzos desde los puertos, ya estaba trazado a finales del siglo XIX y ensayado parcialmente en la campaña de Melilla de 1909, donde los dieciocho batallones de cazadores peninsulares participaron de forma ágil y eficaz.

---

[1] Chelva, Cantavieja y Morella.

[2] De los 125 000 soldados desplegados en el Protectorado, un 40 % aproximadamente permanecía en unas 500 posiciones «no obstante lo muy exiguo de nuestra zona ocupada» (Gómez-Jordana, 1976: 20).

La no existencia de «objetivos geográficos esenciales», ya fuera en el Levante peninsular o ahora en el Protectorado marroquí, favorecía la libertad de acción propia de la estrategia de litoral, eligiendo los puntos de aplicación del esfuerzo o cambiando estos con rapidez; buen ejemplo de ello es el que ilustra el general Berenguer, alto comisario en 1921, al referirse a las acciones en la Gomara, con la ocupación de sus puertos[3] principales: «el bloqueo marítimo y la acción política habían conseguido preparar el ánimo de los gomara para una inteligencia con el majzén» (Berenguer, 1923: 301), acción de litoral que ejecutaría con maestría el comandante Capaz en 1926.

Sumado a lo anterior, la realidad de las columnas que operaban en un vasto interior hacía que el mando no pudiera «intentar conducir las columnas en toda su actuación, sino solo marcarles misión, directivas, medios de acción y fechas para coordinarlas unas con otras[4]». Esta afirmación requiere una aclaración: la táctica de columnas destacadas desde campamentos que apoyaban las posiciones para, durante el atardecer, de forma previsible y vigilada por el enemigo, deshacer lo andado, se modificó por el de columnas que operaban manteniendo el ritmo de la acción durante días, apoyadas desde el litoral, agotando la logística de los rifeños basada en lo «que podían llevar en la capucha». La continuidad en la acción fue la clave y un principio del arte militar para operar según lo aprendido en las campañas anteriores, ahora apoyadas de forma definitiva desde el mar.

Dos circunstancias influyeron en la elección de una estrategia de litoral para la actuación de España en el Protectorado (norte) de Marruecos. Por un lado, la visión de Antonio Maura, al frente de sus diferentes gobiernos, de que la seguridad nacional se situaba en la línea del litoral marroquí a pesar de no poder artillarlo (por las estipulaciones de la Conferencia de Algeciras de 1906), desde donde ejercer una irradiación civilista (en lo posible). Por otro lado, la convicción de actuar sobre la bahía de Alhucemas para afianzar la autoridad del Majzén sobre la zona asignada a España en el Protectorado; esta opción en particular se consideró posible en 1922 (febrero) en la Conferencia de Pizarra[5], cuando, una vez finalizada la campaña de *reconquista* tras el desastre de Annual (1921) y alcanzada la línea del río Kert en el sector oriental (Melilla), se entendió que la situación estaba madura para llevarla por fin a cabo, aunque su ejecución fuera retrasada *sine die* y, en la práctica, más de tres años.

Y así, con esas dos premisas:

> «poder contar con *todo el litoral*[6] del Protectorado en debida forma de ocupación y sumisión, sin que desde la desembocadura del Lucus, en el Atlántico, a la del Muluya, en el Mediterráneo, límites costeros de la parte de Marruecos encomendada a nuestro Protectorado, hubiera la interrupción que a la sazón se extendía desde Gomara a la desembocadura del Kert» (Servicio Histórico Militar, T. III, 1981: 244).

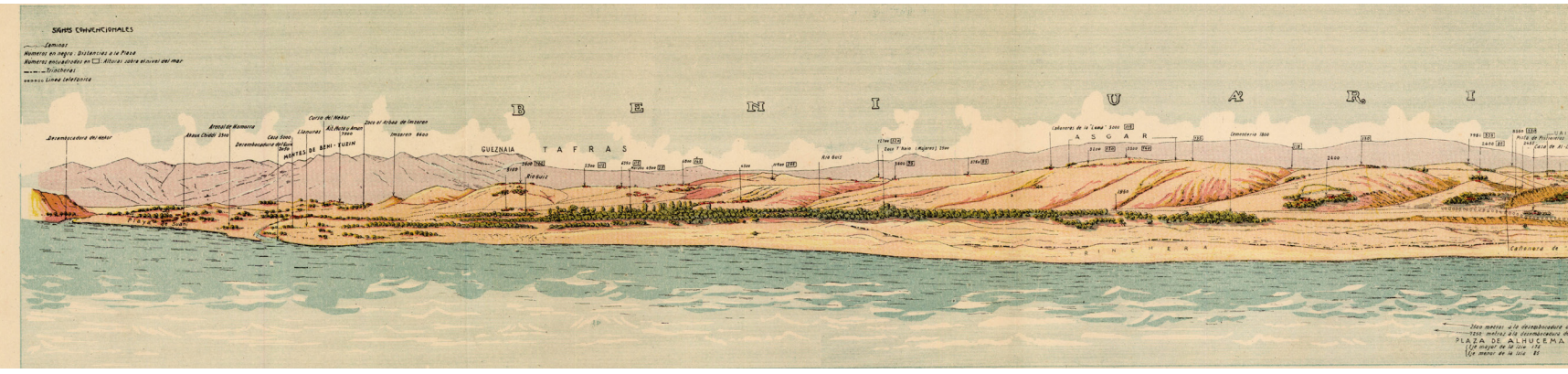
---

[3] Kaaseres, Targa y Tiguizás.

[4] Premisas para el mando por directivas o mando orientado a la misión (Goded, 1932: 42).

[5] «Entre los temas discutidos en la pequeña histórica reunión de Pizarra figuraban cambios de impresiones acerca de los diferentes problemas militares y políticos de la reacción obligada por los sucesos de la Comandancia General de Melilla, de la ocupación de algunos puntos sobre la costa y desembarco en Alhucemas, situación y avance en la zona oriental (el punto más debatido), y la repatriación de las Fuerzas que se consideraran excedentes» (Servicio Histórico Militar, T. III, 1981).

[6] Cursiva del autor del artículo.

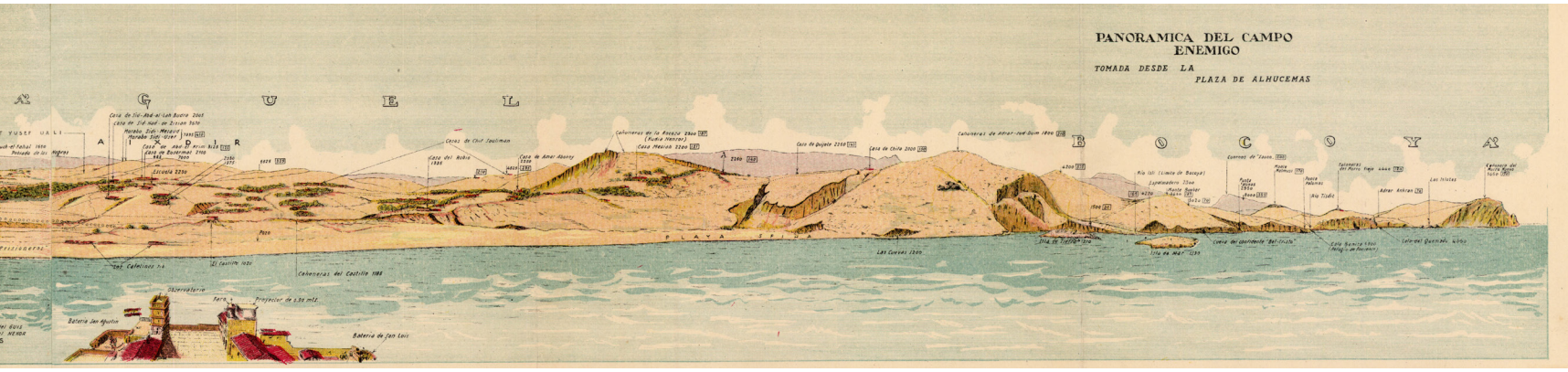


El tránsito de 1922 a 1925 no fue sencillo: en el verano de 1923, un plan intermedio del Estado Mayor Central para la región oriental determinaba la ocupación de una línea de posiciones hasta Annual y la reorganización defensiva del interior, línea que provocó otra sangrienta acción en Tizzi Azza en junio de 1923 o el socorro a Tifaurin apoyado desde el mar, en agosto del mismo año.

La Conferencia de Planeamiento de Madrid (junio de 1925), conducente al desembarco, establecía en el ámbito operativo el liderazgo de Abd el-Krim como objetivo militar de la acción combinada franco-española y el reducto de Axdir como el objetivo de las operaciones del desembarco.

La estrategia de litoral, con la ocupación de la bahía de Alhucemas en 1925, «objetivo político y militar, coronamiento de la campaña» (comunicado de la Conferencia de Pizarra), permitiría, de ser necesario (como así fue), las operaciones del interior, ahora con columnas divisionarias muy potentes, mediante el apoyo a los aduares, puestos y guarniciones que se establecieran, manteniendo la visión de Maura de irradiar la política española en el interior del Protectorado y haciendo de las cabilas los objetivos generales y no los meros pasos o montes de cualquier tipo como antaño. Según sus propias palabras, se trataba de evitar «acudir a combatir con ellos de cerro en cerro» (Conferencia de Pizarra, 6 de febrero, nota del presidente del Consejo), consumando así las estipulaciones de los diferentes tratados de principios del siglo XX.

La acción desde el litoral contaba con varias ventajas posicionales: las plazas de soberanía de Ceuta y Melilla, con importantes puertos, y la línea de peñones, islotes y plazas españolas enfrente del litoral marroquí. Estos peñones o islotes permitían al mando observar futuros objetivos y establecer relaciones con las cabilas. Bien conocida es la visita, en abril de 1921, del general Berenguer al peñón de Alhucemas, donde le esperaban el general Fernández Silvestre y varios líderes cabileños. Berenguer (1923: 206) expresaba que «la ocupación de la bahía no tenía dificultades de gran monta».



Panorámica del campo enemigo tomada desde el peñón de Alhucemas (AGMM, Cartoteca, BVD)

La acción desde el litoral implicaba la selección de puertos-embarcaderos intermedios necesarios para apoyar la acción interior (Cabo de Agua, la Restinga de la Mar Chica, Afrau, Sidi Dris, M'Ter, Alcazarseguer…). Además, esta estrategia de litoral se apoyaba definitivamente en una Armada moderna en reconstrucción (ley Maura-Ferrándiz de 1908-1909) y elementos navales agrupados en las fuerzas navales de Marruecos (marzo de 1924)[7], una fluida comunicación con el sur peninsular, donde radicaban dos brigadas de reserva (Alicante y Almería), y un nuevo elemento aeronaval (portaeronaves *Dédalo*) y de Aeronáutica Militar, que permitía hostilizar a los rebeldes rifeños, proteger y vigilar el territorio de forma efectiva (siguiendo el ejemplo de la RAF británica en Palestina). La estrategia de litoral contaba también con la colaboración (a veces la competencia) de Francia en los objetivos comunes del Protectorado, como fue la elección de lugares para operaciones de decepción, ya fuera en Uad Lau o en Sidi Dris, la segunda a cargo de la escolta naval francesa con ocasión del desembarco de Alhucemas, y, además, tenía la ventaja innegable de que el rifeño carecía de poder naval o aéreo alguno.

En el plano conceptual, el debate de actuación colonial entre las potencias europeas siempre buscó un equilibrio entre tres opciones: una intervención militar generalizada con uso extensivo de posiciones fortificadas (más de 140 en la zona oriental de entidad sección o pelotón) y fuertes columnas de ataque; otra mucho más modesta y aplicada a objetivos limitados en zonas de «ocupación restringida[8]» (en esencia lo que hizo Primo de Rivera con la Línea Estella en 1924), y, por último, una intervención civilista amparada en elementos indígenas de vanguardia, confiando en la eficacia administrativa solapada a la del Majzén en el territorio, con los asociados progresos sociales y comerciales que fueran precursores de la sumisión de las cabilas a la autoridad del sultán (lo que el mariscal Lyautey llamaba «campaña de corazones y mentes, penetración económica pacífica», o hacer *políticas nativas*, confiando en la figura del oficial-administrador).

7 Sus elementos principales, dos cruceros y cuatro cañoneros (Blanco Núñez, 2017: 492).
8 Contrario a las ideas del mariscal Bugeaud en Argelia.



Peñón fortificado de Alhucemas (AGMM, Cartoteca, BVD)

Ni que decir tiene que la opinión política nacional (Alcalá-Zamora, Cambó, Maura…) se decantaba por opciones diferentes y variables en el tiempo, aunque todas confiaban en la presencia española en el litoral. Todas las formas de intervención mencionadas se ensayaron con diversos grados de éxito, pero fue sin duda Alhucemas, cúspide de la modernización e innovación de los tres ámbitos de las Fuerzas Armadas, la que representa el mayor logro conjunto combinado de la historia militar española del siglo XX y el factor clave de la estrategia de litoral ensayada durante las décadas precedentes.

Ejecución de la estrategia de litoral. Desarrollo de las operaciones anfibias

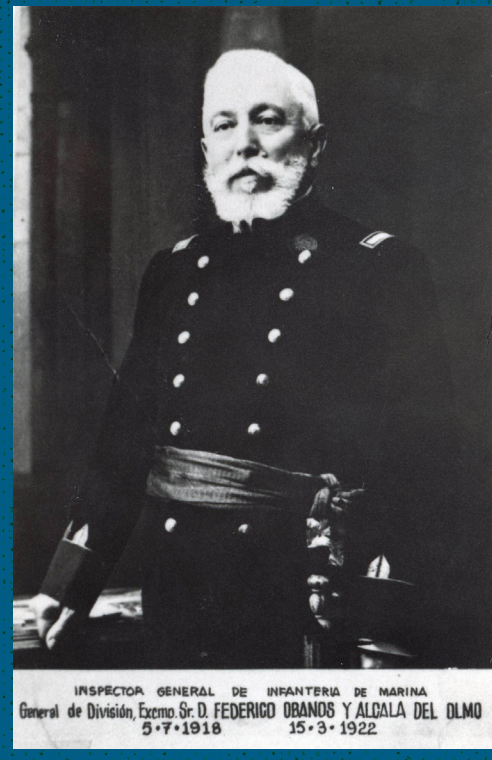
Una operación anfibia implica el lanzamiento desde el mar de una fuerza militar para establecerla en una costa con el fin de realizar operaciones posteriores. Es una de las operaciones militares más complejas, ya que conlleva la conjunción de unidades que operan en los tres ámbitos, tierra, mar y aire, y se desarrolla en el límite entre el mar y la tierra, zona en la que, además, la fuerza terrestre se encuentra, en las primeras fases, inerme ante la acción del enemigo. Para desarrollarla con éxito es necesario, como mínimo, disponer de medios específicos navales y de desembarco, así como contar con una fuerza de desembarco especializada en este tipo de operaciones o que, al menos, tenga amplia experiencia y adiestramiento anfibio, todo ello enmarcado en una doctrina de empleo adecuada y experimentada. En los primeros años del siglo XX, las Fuerzas Armadas españolas no cumplían casi ninguno de esos requisitos, a pesar de lo cual fueron capaces de ejecutar con éxito pocos años más tarde, el 8 de septiembre de 1925, una operación tan compleja como fue el desembarco de Alhucemas. Se verá cómo las necesidades operativas de la campaña de Marruecos y las características del teatro obligaron a llevar a cabo gran número de operaciones en la costa que fueron apoyadas desde el mar y facilitadas además por la indiscutible superioridad naval y aérea española. Muchas de ellas reunían las características de una operación anfibia, que incrementaron el carácter conjunto de las maniobras, aumentaron el adiestramiento anfibio y desarrollaron *de facto* una doctrina de empleo que posibilitó el éxito de 1925. Por otro lado, se fueron desarrollando distintos planes para el desembarco en la bahía de Alhucemas que, si bien no se llevaron a cabo por distintas razones políticas o militares, fueron creciendo en complejidad, recogieron lecciones aprendidas de las distintas acciones militares llevadas a cabo e incorporaron los nuevos medios y capacidades militares que la nación proporcionó al Ejército y la Armada.

En junio de 1911, el Gobierno español, ante determinados movimientos de fuerzas francesas que al parecer querían anexionarse el área de Alcazarquivir, formalmente dentro de la zona de influencia española en Marruecos, decidió ocupar la ciudad. Para ello se activó un batallón de Infantería de Marina que embarcó en el crucero *Cataluña* y en el transporte *Almirante Lobo* dirigiéndose a Larache, donde se produjo el desembarco nocturno del batallón sin oposición en el muelle de la ciudad, con la protección de un tabor de Policía Indígena

Federico Obanos y Alcalá del Olmo, inspector general de Infantería de Marina (1918-1922), general de división

Aunque en la etapa que describimos no se disponía de doctrina anfibia (ni del Ejército ni de la Armada), existían textos que se pueden considerar precursores, como fue el publicado en 1897 por el entonces comandante de Infantería de Marina Federico Obanos, con el título *Desembarcos pasajeros en tiempo de guerra*.

En esta obra, Obanos fue capaz de prever la importancia que llegarían a adquirir las operaciones anfibias y de elaborar una doctrina para poder llevarlas a cabo. Desarrolló aspectos como la organización de la fuerza de desembarco, el reconocimiento de costa e hidrográfico, el apoyo de fuegos, el movimiento buque-costa, el establecimiento de la cabeza de playa y la ejecución de una retirada anfibia. Resaltó asimismo la importancia del adiestramiento anfibio y el carácter peculiar del infante de Marina, que se mueve entre dos mundos, el naval y el terrestre. Esta obra fue declarada de utilidad para la Armada y texto fundamental en la escuela del Cuerpo, pero no hay constancia de que fuera utilizado en las campañas de África ni en Alhucemas.



General Obanos y Alcalá del Olmo (Comandancia General de la Infantería de Marina. Oficina de conservación histórica)

(única fuerza presente). De inmediato, parte del batallón de Infantería de Marina y del tabor se dirigieron a Alcazarquivir y la ocuparon[9].

En 1911 y 1913, los comandantes generales de Melilla, García-Aldave y Gómez-Jordana, elevaron sendas propuestas de desembarco en Alhucemas. Ambas tenían en común distintos aspectos: se contaba con un desembarco sin oposición, logrado, por una parte, por el desarrollo de acciones terrestres que distrajeran fuerzas de la zona y, por otra, por una labor política que

[9] Aunque este desembarco fue el primero que se efectuó después del inicio de las campañas de Marruecos en 1909, ya en 1908 se habían producido otros dos, en la Restinga de Melilla y en Cabo de Agua, con fuerzas del Ejército, para proteger las cabilas amigas de la acción del Rogui. Se hicieron sin oposición, con el apoyo de un cañonero y con una fuerza de desembarco de unos 400 hombres.

obtendría el beneplácito de la cabila de la zona, la de los Beni Urriaguel. Asimismo, se preveía una fuerza de desembarco de entidad similar (unos nueve mil hombres) y se contaría con una participación mínima de la Armada, únicamente dos cañoneros. Como medios de desembarco se utilizarían botes y lanchones remolcados por lanchas a vapor.

La Primera Guerra Mundial supuso el desarrollo de operaciones anfibias que indudablemente influyeron en el pensamiento militar. La que más caló por la entidad de las fuerzas implicadas y porque constituyó un sonoro fracaso fue el desembarco anglo-francés de Galípoli (febrero de 1915), aunque más tarde hubo también desembarcos exitosos como fue el alemán en las islas bálticas del golfo de Riga (octubre de 1917) en una costa muy defendida.


Núm. 6 LAS OCURRENCIAS.—16 de Junio de 1911

Desembarco de las tropas españolas

El desembarco de las fuerzas de Infantería de Marina en Larache para socorrer á los protegidos españoles, ha provocado las protestas de Francia, que ambiciona ser sola en Marruecos

Eco del desembarco en Larache en el periódico ilustrado *Las Ocurrencias*, 16 de junio de 1911, p. 5 (detalle). (Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital, dominio público)

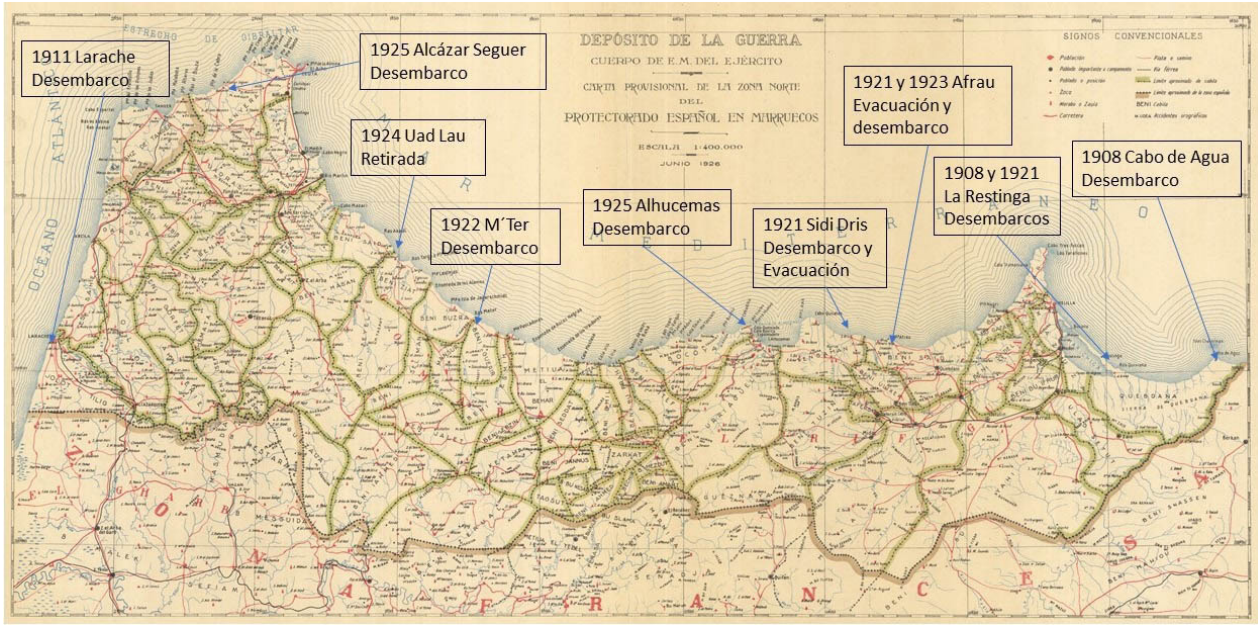
El estallido de dicha guerra favoreció la amenaza de que determinadas cabilas pudieran atacar Tánger, zona internacional según el acta de la Conferencia de Algeciras de 1906. Para su defensa se planeó el desembarco del Regimiento Expedicionario de Infantería de Marina, desplegado por Alcazarquivir y el Jolot, que se concentró en Larache (agosto de 1914), aunque finalmente el resto de las potencias europeas no dieron la autorización para la operación.

Años más tarde, el general Fernández Silvestre, comandante general de Melilla desde febrero de 1920, desarrolló una serie de operaciones militares exitosas estableciendo posiciones que jalonaban el camino desde la plaza citada hacia Alhucemas. Para apoyar el avance de las columnas y asegurar su aprovisionamiento por mar, se llevaron a cabo dos desembarcos, uno en Afrau (enero de 1921) y otro en Sidi Dris (marzo de 1921), este último punto próximo ya a la bahía de Alhucemas. Ambos desembarcos se hicieron sin oposición, con el apoyo del cañonero *Lauria*. Las tropas del Ejército, un contingente de unos mil hombres en Afrau y de unos dos mil en Sidi Dris, iban embarcadas en buques mercantes y desembarcaron en botes. Como novedad, contaron con el apoyo de la Aeronáutica Militar.

Fernández Silvestre continuó el avance por tierra hacia Alhucemas, que finalizaría con el conocido desastre de julio de ese año. Como consecuencia, las posiciones de Sidi Dris y Afrau fueron cercadas y escasearon víveres, agua y municiones. Se ordenó su evacuación, que por fuerza tenía que ser por mar y que se llevó a cabo los días 25 y 26 de julio, respectivamente. Por parte de la Armada, participaron un crucero y dos cañoneros; los buques batirían la costa con cañones y ametralladoras mientras sus botes a remos o automóviles embarcarían el personal de cada una de las posiciones. En el caso de Sidi Dris, la guarnición, que era de unos 350 hombres, se adelantó a la hora prevista del embarque en la playa, lo que provocó el caos, ya que los buques y los botes no estaban alistados, de modo que perecieron la mayoría de los sitiados (solo se llegó a evacuar a doce de ellos), lo que provocó también bajas en el personal de la Armada. En Afrau se llevó a cabo el bombardeo naval de los flancos de la posición, que se comenzó a evacuar rápidamente. La mayor debilidad del enemigo, la eficacia del fuego naval y un repliegue más ordenado facilitaron el reembarque, que se hizo casi sin bajas.

A los pocos días, el 4 de agosto, en el marco de las operaciones para recuperar el terreno perdido tras el desastre y dar seguridad a la plaza de Melilla, el nuevo comandante general, Cavalcanti, dirigió un desembarco en la Restinga de la Mar Chica. Mientras una lancha remolcaba las barcazas donde iba la fuerza de desembarco, unos 450 hombres del Ejército y de Infantería de Marina, los buques de la Armada (un crucero y un cañonero) bombardeaban el frente y flancos de las posiciones enemigas. Llegadas a la playa, las fuerzas desplegaron rápidamente y ocuparon los objetivos sin sufrir bajas a pesar del fuego enemigo. La escasez de medios de desembarco dificultó la concentración de más fuerzas para desarrollar operaciones posteriores.

En noviembre de 1921, el capitán de Infantería de Marina Cándido Díaz del Río elaboró un plan para ejecutar una incursión anfibia en Axdir (bahía de Alhucemas) con objeto de rescatar los varios cientos de prisioneros españoles que allí tenían en su poder los rifeños tras el desastre. Preveía un desembarco nocturno por sorpresa de una fuerza de desembarco de unos 700 hombres, seguido de un ataque violento y rápido al lugar de custodia de los prisioneros, llevado a cabo por unidades de Regulares y del Tercio y el reembarque de la fuerza y prisioneros protegido por la Infantería de Marina.



Acciones anfibias en el Protectorado (elaboración propia sobre la Carta provisional de la zona norte del Protectorado español en Marruecos. España. Depósito de la Guerra. Escala 1:400 000. 1926, en CEGE. Ubicación: AR. Signatura: MAR-C.16-208. [BVD])

En agosto de 1922, el general Burguete y Lana, nuevo alto comisario, elevó otra propuesta de desembarco en Alhucemas. Contenía importantes novedades, como la de prever el apoyo de la Aeronáutica Naval con el buque estación *Dédalo* y sus aeronaves, que tuvieron su bautismo de fuego ese mes. Otra novedad era la posibilidad de empleo de barcazas K, utilizadas por los ingleses en el desembarco de Galípoli y de las que el Gobierno español compraría después 26[10]. Estas barcazas fueron diseñadas específicamente para permitir el movimiento buque-costa de tropas (podían llevar hasta 300 hombres), materiales y abastecimientos. Contaban con un blindaje ligero y su calado era muy escaso, lo que les permitía varar cerca de costa. Contaban con una rampa a proa para facilitar el desembarco. Como principales limitaciones estaban su escasa velocidad y autonomía, pero podían llegar hasta la playa por sus medios, sin necesidad de ser remolcadas.

Ese plan y los siguientes debieron tener en cuenta que la costa de la bahía de Alhucemas, tras los sucesos de Annual, era hostil y estaba fuertemente defendida. La fuerza de desembarco debía tener una entidad mucho mayor y la superioridad de fuegos tenía que ser abrumadora, para lo que era necesario integrar los apoyos de fuego terrestres, navales y aéreos.

En octubre de 1922 se realizó un desembarcó en la desembocadura del río M'Ter (próxima a punta Pescadores, punto más oriental alcanzado desde la zona occidental) de una fuerza cuyo

[10] El alto comisario, el general Dámaso Berenguer, había propuesto a finales de 1921 desembarcar en Alhucemas, de forma que una comisión de la Armada había acudido a Inglaterra al objeto de adquirir los medios navales necesarios.

núcleo eran cinco compañías de infantería con apoyo naval y aéreo. Se hizo sin oposición, ya que se contaba con la aquiescencia de las cabilas de la zona. Burguete aprovechó la ocasión para recordar al Gobierno la necesidad de contar con barcazas K.

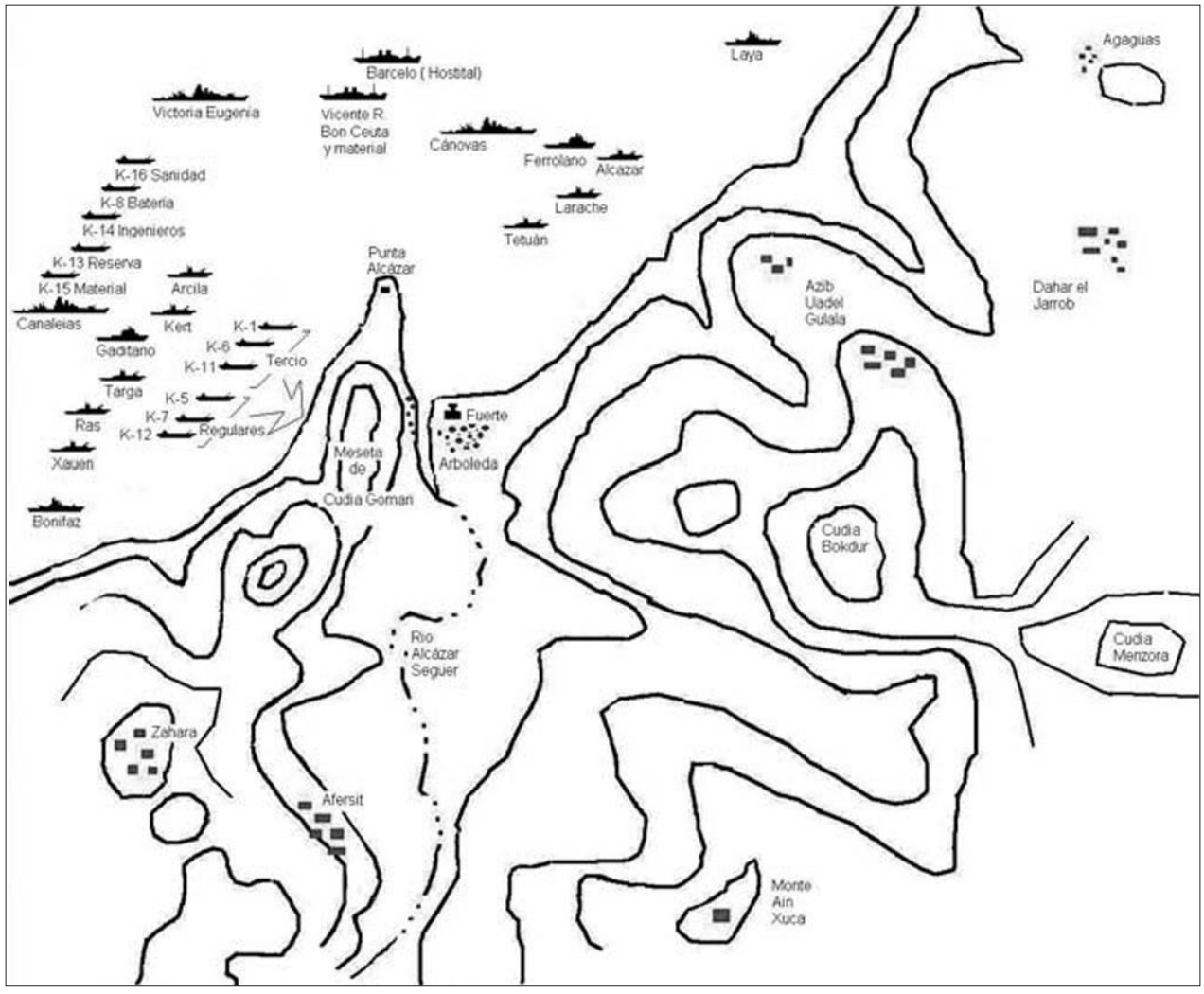
El nuevo plan para el desembarco en Alhucemas que en junio de 1923 elevó el general Martínez Anido, comandante general de Melilla, incluía el uso de carros de asalto que se habían adquirido en enero del año anterior y de gases asfixiantes, la armonización de la cartografía y los códigos de señales para integrar el apoyo de fuego naval y aéreo, así como el intercambio de oficiales de Estado Mayor entre mandos de la Armada y del Ejército. Preveía hacer un desembarco sucesivo (o simultáneo) en las proximidades del peñón de Vélez para, posteriormente, avanzar hacia Alhucemas y enlazar con la fuerza desembarcada allí. En cada operación se emplearían unos siete mil hombres, que desembarcarían utilizando barcazas K.

En agosto de 1923 hubo que realizar un nuevo desembarco en Afrau, en esta ocasión para levantar el sitio de la posición de Tifaurin que, aislada, resistía de forma heroica. Se organizó una compleja operación al mando del general Echagüe con seis columnas, cinco que operarían por tierra y una (coronel Pardo) que desembarcaría en Afrau. Esta se componía de 2300 hombres, dos harcas, un tabor de la mehala y un batallón de infantería más apoyos. Se hizo una demostración anfibia en la costa de Alhucemas, mientras que una harca desembarcaba desde el transporte *España n.º 5* para cubrir el desembarco del grueso, que lo hizo al día siguiente utilizando los botes a remo de los buques de guerra presentes (dos acorazados, un destructor, un cañonero y un guardacostas) remolcados por los de vapor. El apoyo por el fuego fue proporcionado por el cañonero *Lauria* y por una escuadrilla de aviones, que también corrigieron el fuego naval.

En noviembre de 1924 se desarrolló con éxito una retirada anfibia, que es una de las operaciones anfibias más complejas. Parte de las fuerzas del Ejército que se habían replegado en la zona occidental del Protectorado para constituir la Línea Estella se habían concentrado en Uad Lau. Allí se estableció una cabeza de playa y se organizó el reembarque de unos tres mil hombres, hecho por escalones, con el apoyo de fuego naval (dos cruceros y dos cañoneros) y de los hidroaviones del *Dédalo*. Para el reembarque se utilizaron botes de los buques y barcazas remolcadas por guardacostas. El último escalón reembarcó ocultado por una cortina de humo originada con el fuego de pacas de paja en la playa.

En marzo de 1925 tuvo lugar el desembarco en Alcazarseguer, localidad situada entre Ceuta y Tánger, en el territorio de la cabila rebelde de Anyera. Fue suspendida la operación en dos ocasiones por el mal tiempo o por falta de fuerzas, lo que obligó a modificar los planes iniciales. Fue un empeño de Primo de Rivera, en el que, quizá más que buscar un éxito operativo (asegurar las comunicaciones terrestres entre Ceuta, Tánger y Tetuán), quería experimentar la factibilidad de un desembarco en una costa defendida antes de acometer la empresa de Alhucemas[11].

[11] Aunque en determinados trabajos esta acción se ha calificado como *ensayo* de Alhucemas, la denominación de ensayo en la doctrina anfibia se reserva a una fase específica de una operación anfibia en la que se prueban determinados aspectos (comunicaciones, movimiento buque-costa, etc.) de esta.



Croquis del desembarco en Alcazarseguer. (Jiménez Moyano, 2006: El desembarco en Alcazarseguer, *Revista de Historia Militar*: 99, p. 72). Croquis elaborado a partir de SHM, África, leg. 64, carpetas 1 y 2

El desembarco en Alcazarseguer fue mandado por el comandante general de Ceuta, el general Federico Berenguer, y la fuerza de desembarco por el general Sousa. El núcleo de la fuerza lo constituyeron dos banderas del Tercio, dos tabores de Regulares y un batallón de infantería, el total fue de unos tres mil hombres. La Armada participó con un crucero, cuatro cañoneros, ocho guardacostas, dos remolcadores y un torpedero. Se utilizaron asimismo dos buques civiles, uno como hospital y otro de transporte, y once barcazas K, de las cuales seis se emplearon para el desembarco de la primera ola (los dos tabores y las dos banderas) y el resto para la reserva, artillería, sanidad e ingenieros. El embarque se hizo en Ceuta, directamente en las barcazas K; el batallón de infantería lo hizo en el buque transporte. El apoyo de fuegos fue proporcionado por los buques de la Armada, que antes habían bombardeado una zona distinta a la playa de desembarco con fines de decepción, y las aeronaves del Ejército que aislaron la zona objetivo. Los guardacostas remolcaron las barcazas desde Ceuta, cerca

de la playa largaron el remolque y las barcazas por sus medios vararon en la playa. Las unidades desembarcaron con rapidez bajo un escaso fuego enemigo, que huyó, y establecieron una cabeza de playa con pocas bajas. En sucesivos viajes de las embarcaciones se desembarcaron el batallón de reserva, los ingenieros y los elementos de apoyo, además de la artillería, y se establecieron depósitos logísticos.

De esta última operación, además de la experiencia de los mandos y unidades participantes (algunos de los cuales estuvieron también presentes en Alhucemas), se extrajeron valiosas lecciones: la necesidad de aumentar el adiestramiento anfibio en el embarque y desembarque de las barcazas y de mejorar la coordinación de los fuegos con la Armada y la ventaja de emplear la carga de combate de manera que se garantizara el acceso a abastecimientos críticos de forma oportuna.

Con la experiencia anfibia obtenida esos difíciles años, el Ejército y la Armada estaban en condiciones de acometer con éxito la empresa de Alhucemas.



Fotografía del desembarco de Alhucemas (AGMM, Sección Fotografía)



Capítulo tercero

Estado militar de la República del Rif

José Luis De Mesa Gutiérrez

El líder rifeño Abd el-Krim era consciente de que, para lograr sus propósitos de independizar de Marruecos a la región del Rif, entre otras instituciones, tenía que organizar una verdadera fuerza militar, lo más parecido a un ejército regular, al estilo europeo, pero se encontró con el problema de que carecía tanto de elementos rectores como de subordinados de estos con suficiente preparación para ello.

Mandos rifeños

La República del Rif contó con dos ministros de la Guerra: el caíd Ben Alí, más conocido como Bulahia, y Ahmed Budra; un jefe de Estado Mayor, M'Hamed el Jatabi, hermano de Abd el-Krim, y un jefe del Ejército, Haddu Ziani el Jatabi. Como jefes de los sectores militares figuraban Haddu Mohand Amezian (Rif), Ahmed el Jeriro (Yebala), Chaib ben Yakub (sector oriental) y Chaib Ben Moh (Uarga).

De la oficialidad indígena que existía en las dieciocho unidades del territorio de Melilla, entre Policía Indígena y Regulares, consta que tres lucharon contra España, si bien solo Mohamed Bohut Bel Ach lo llevó a cabo hasta el final.

Otro mando importante en las filas de Abd el-Krim fue Ali Ben Haddu Ben Ali, también conocido como caíd Al-luch, nacido en la cabila de Bocoya, que mandó una de las harcas que luchó en Gomara contra las tropas españolas; en 1924 fue enviado en varias ocasiones a Fez para negociar diversos asuntos con los franceses, como los límites de la pretendida República del Rif. Encargados del armamento en el ejército rifeño se puede citar a Mohamed el Gomari y a Chaib Ben Aisa. Entre los caídes que mandaron harcas, tanto regulares como irregulares, están Chaib Ben Fellah, Mohamed Ben Amar, Ahmed Yeddi, Hadi Ben Azus, Mohamed el Jomsi, Liasid Ben Salah, Mohamed Moharras, Mohamed el Mesoloji, Solimán el Mestau y Haddu Moh

Ahmed Budra

Organizador de dos harcas antiespañolas en la cabila de Tensaman, se distinguió en los ataques contra la línea del Lau, en la retirada de Xauen y en el ataque contra Kudia Tahar y resultó herido en Tiguisa. Sucesor de Bulahia en el Ministerio de la Guerra rifeño, desde 1923 fue el creador del ejército regular rifeño. Continuó combatiendo contra el Majzén en Yebala hasta que fue hecho prisionero en Gomara en 1926 por la columna del comandante Capaz. Internado en las islas Chafarinas hasta febrero de 1935, posteriormente en Xauen, en febrero de 1936 fue puesto en libertad. A disposición del gobierno del jalifa, fue nombrado caíd del Nekor en 1938. Cuatro de sus hijos varones combatieron en el ejército del bando nacional durante la Guerra Civil española.

Amizian, muchos de los cuales, después de la derrota de Abd el-Krim, pasaron a integrarse voluntariamente en las tropas del Majzén. La artillería fue dirigida por Mohammed Barnusi (o Bornosi), antiguo partidario del sultán Muley Hafid. Junto con él, otros jefes artilleros rifeños fueron el Matali y el Mufadal.

No todos los mandos militares con los que contó Abd el-Krim con el paso del tiempo fueron de su agrado, sobre todo los que no provenían de las cabilas rifeñas, por lo que en 1923 prescindió de la mayoría de los que tenían otro origen en el frente de Melilla, que fueron sustituidos por jefes rifeños, salvo Dris Mimun Hoya, Mohamed Ben Tahar y Bohut.

Mohamed Bohut Bel Hach

Nacido en 1884 en Guelaya, ingresó en la Policía Indígena en 1910, oficial moro de 2.ª en 1919. En 1921 intentó apoderarse con engaños del depósito de Intendencia de Segangan, dirigió el saqueo de dicha población, los asedios de Monte Arruit y Nador y la toma de Zeluán. Durante los años 1923 y 1924 luchó en Gomara y Yebala contra España y el Majzén. Lideró la harca de mil hombres y el Tercer Tabor de las tropas regulares rifeñas. Acaudilló la invasión rifeña de la zona francesa del Protectorado en 1925 e intentó oponerse, sin éxito, a las tropas hispano-marroquíes en 1926, año de su rendición a las mismas. No se tomaron represalias graves contra su persona y aún vivía en Nador en los años setenta del siglo pasado.

Los inicios

En enero de 1921 se inició el proyecto de creación de un núcleo de tropas rifeñas pagadas que fuera independiente y profesional. Los voluntarios que provenían de las cabilas de Beni Urriaguel, Bocoya, Tensaman y Ain Amart estarían a las órdenes de Mohamed Ben Ali el Uak-kili. Inicialmente, se formó una harca de unos cien hombres: antiguos soldados y policías que habían servido en el Ejército español, veteranos marroquíes y argelinos que habían luchado con el Ejército francés durante la Primera Guerra Mundial, que instruirían a los novatos, a los que se dividió en pelotones y se les dio alguna instrucción en orden abierto y cerrado.

A finales de abril de 1921, en una asamblea, Abd el-Krim fue nombrado jefe militar supremo rifeño. Por aquellas fechas, se estima que unos centenares de voluntarios se habían reunido en el Djebl el Quama.

Parece ser que se llegó a realizar un censo de posibles combatientes entre las tribus del Rif, que arrojó una cifra de casi veinte mil hombres en disposición de empuñar las armas y, para el mes de mayo de 1921, Abd el-Krim nombró jefe del viable ejército rifeño a Mohamed Ben Ali el Faquih Ben Lahia, quien siguió ocupando ese cargo durante los meses siguientes a la derrota de las tropas españolas.



Campamento rifeño (© Colección J. L. De Mesa)

En los sucesos de Abarrán, en los que estuvieron implicados unos mil harqueños, y a pesar del éxito obtenido con la conquista de esa posición, el material perdido por los españoles se llegó a cuantificar en unos 250 fusiles y cuatro piezas de artillería de montaña del 7, así como entre 40 y 50 cajas de munición y fusil, y varios cientos de granadas de artillería, lo que favoreció que en Annual, unas semanas después, los efectivos de la harca rifeña oscilasen entre los tres y diez mil hombres, provistos del único cañón útil del que se habían logrado apoderar en Abarrán.

Si bien en todos esos acontecimientos la participación de la harca levantada por Abd el-Krim fue esencial para la desorganizada retirada de las fuerzas españolas, se desconoce cuál fue su contribución durante el derrumbamiento general de la Comandancia de Melilla, si es que actuó en el mismo, ya que el peso de las acciones sucedidas lo llevaron los contingentes que aportaron las cabilas locales que se fueron sublevando a medida que las tropas españolas se iban retirando hacia Melilla. Parece ser que el líder rifeño no quiso que sus hombres tomaran parte activa en los acontecimientos posteriores al derrumbamiento que siguió a la caída de Annual, para no exponerlos a una confrontación directa con los contingentes españoles que iban desembarcando en Melilla, si bien es de suponer que, a título individual, e incluso en pequeños grupos, voluntarios rifeños participasen en los combates subsiguientes.

Una vez comenzaron las operaciones de reconquista del territorio perdido, el jefe de los Beni Urriaguel envió en diversos momentos a sus hombres en ayuda de las cabilas atacadas por los españoles, dos o tres expediciones, con poco más de mil harqueños en su conjunto, pero desde luego no al núcleo principal de sus hombres. Se calcula que las bajas sufridas por la harca rifeña, desde Abarrán hasta diciembre de 1921, se elevaron a unos mil muertos.

La organización militar

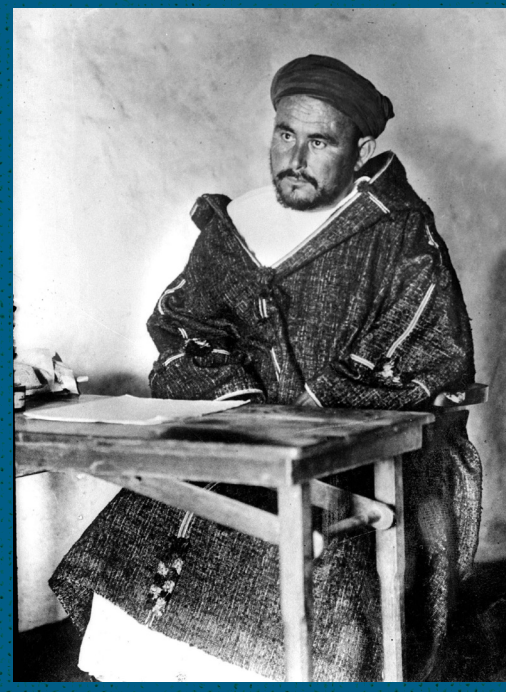
Abd el-Krim, para oponerse al Majzén marroquí, a España y Francia, las naciones protectoras, dispuso de contingentes armados de diversa procedencia: un núcleo de unidades regulares, los elementos aportados por las cabilas rifeñas y los que procedían de las cabilas sometidas, encuadrados por rifeños. En total, se calcula el número de combatientes autóctonos en unos sesenta mil hombres.

Las unidades regulares, al inicio, estaban formadas por una mehala de mil hombres, ampliada posteriormente hasta los dos mil, distribuidos los mil primeros en tres tabores de algo más de trescientos hombres cada uno, con un total de nueve mías. Cada una de estas comprendía entre 100 y 150 efectivos, con secciones de 50 hombres y pelotones de entre 12 y 25 componentes.

Las harcas regulares o permanentes estuvieron compuestas, en principio, por cabileños de Beni Urriaguel, Beni Tuzin, Beni Ulisek, Tafersit, Tensaman y Bocoya, si bien, con posterioridad, casi única y exclusivamente lo fueron por los de Beni Urriaguel, los más leales, que llevaban chilaba parda y turbante blanco. Las dos primeras mías rifeñas organizadas de forma regular se constituyeron en 1923, y las seis formadas al inicio fueron destinadas a la zona de Xauen,

Abd el-Krim

Mohamed ben Abd el-Krim el Jatabi, el Aidir, el Urriagli, nacido posiblemente en 1892, en Aidir, cabila de Beni Urriaguel, hijo de Abd el-Krim ben Mohamed el Jatabi, uno de los jefes de la facción rifeña proespañola, realiza diversos estudios en España y en Marruecos. Afincado en Melilla, al servicio de España, enseña el árabe y el chelja en las academias establecidas, colabora con el periódico *El Telegrama del Rif* y es nombrado jefe de los jueces musulmanes. Durante la Primera Guerra Mundial se alinea con Alemania. Francia solicita a España su detención y se lleva a cabo. Durante dos años permanece detenido en el fuerte de Rostrogordo de Melilla, donde adquirió una cojera como consecuencia de un intento fallido de evasión. Puesto en libertad, regresa a Beni Urriaguel, donde se convierte en el adalid de la rebelión rifeña. Tras la derrota de Annual, consigue unificar a la mayor parte de las cabilas rifeñas, así como a parte de Gomara y Yebala. En 1923 proclama la República Independiente del Rif y en 1925 invade el Protectorado francés. En 1926 las tropas hispano-franco-marroquíes acaban con esta república. Abd el-Krim se entrega a los franceses y es deportado a la isla Reunión. En 1947, aprovechando una escala en Port Said, se refugia en Egipto, donde permanece hasta su fallecimiento en 1963. El sultán Mohamed V no consiguió su regreso a Marruecos, ya que era un independentista rifeño y no marroquí.



Abd el-Krim durante una entrevista con Luis de Oteyza para el periódico *La Libertad*, en agosto de 1922. Fotografía de Alfonso Sánchez Portela y José María Díaz Casariego (dominio público)

donde una de ellas continuó como guarnición permanente después de la captura de el Raisuni y las cinco restantes fueron enviadas a Asgar, donde se unieron a la harca que combatió a los franceses en Beni Zerual.

Otras tres mías fueron puestas a las órdenes del caíd Bohut y fueron enviadas a las cabilas de Tensaman y Gueznaya para oponerse a los ataques de las tropas hispano-marroquíes que actuaban en dicha zona. Las unidades regulares también se utilizaron para encuadrar a las harcas que se levantaban según las necesidades de las operaciones de los rifeños, así como para apoyarlos con los fuegos de los cañones y ametralladoras de los que disponían.

La organización militar de las harcas conllevó la existencia de caídes de tabor, de doscientos, cien, cincuenta y veinticinco hombres, según los efectivos que mandasen. Cada caíd de tabor cobraba 150 pesetas mensuales, el de mía entre ochenta y cien, al igual que los artilleros y sirvientes de las ametralladoras, mientras que los simples harqueños regulares recibían 60 pesetas al mes. Los caídes, para distinguirse, llevaban cordones en el turbante, según su grado.

En cuanto a las harcas no profesionales, cada cabila organizaba los contingentes que enviaba al combate, por un máximo de 15 días al mes, los cuales eran mandados por caídes nombrados por Abd el-Krim. Sus efectivos se reclutaban entre los hombres útiles para el combate; recibían el nombre de mehala de Harb, mientras que las fracciones de entre cuatrocientos y seiscientos componentes eran mandadas por los denominados caídes *bachá*. Los contingentes de estas harcas irregulares se dividieron en grupos de cien, cincuenta, veinticinco y doce hombres, los primeros liderados por caídes de mía y las unidades de cincuenta por los denominados caídes *hasmin*. Normalmente los harqueños se alimentaban de lo que ellos llevaban o de lo que recogían o se apropiaban, por las buenas o por las malas, sobre el terreno.



Rifeños en tareas de vigilancia (© Colección J. L. De Mesa)

Para las tareas de vigilancia del enemigo se utilizaban las *guardias*, puestos avanzados de control que solían relevarse cada mes y en su apoyo, para caso de ataque del contrario, se establecían en las proximidades núcleos de tropas. Las acciones ofensivas se reducían a hostigamientos, ataques por sorpresa o asedios a posiciones, con la utilización de las barrancadas y zonas bajas para ocultarse. También abrieron los rifeños muchas líneas de trincheras que no se defendieron hasta morir, salvo en contados casos en los que se recibieron órdenes de hacerlo. Cuando se trataba de atacar cabilas enemigas, se siguió utilizando el ancestral sistema de razias y quema de poblados. Se evitaban los combates abiertos, se propiciaban las escaramuzas y los combates nocturnos y se facilitaban la movilidad, la precisión en el tiro y la explotación del terreno.

Para defenderse de los ataques aéreos se utilizaban descargas cerradas de fusilería, ametralladoras e incluso cañones de campaña mediante el uso de proyectiles con espoletas a tiempo, llegándose a derribar un buen número de aviones españoles debido, sobre todo, a los ataques a muy baja altura que nuestros aviadores solían llevar a cabo.

El servicio de información rebelde fue excelente, ya que se organizaban oficinas (*mahcamas*) para conseguir datos y recoger confidencias, destinados unos y otros a la preparación y defensa de las cabilas propias, no solo en el Rif sino también en Yebala y Beni Hozmar, con centros que se pueden considerar principales y otros no tanto. El cabecilla rifeño también se ocupó de crear un buen sistema de comunicaciones telegráficas y telefónicas entre sus tropas, al frente del cual estaba el alemán Otto Noya. La red telefónica, con cuartel general en Axdir, constaba de 77 estaciones con tres ramales principales hasta Targuist, Yebala y la cabila de Tensaman, de las que salían líneas secundarias que utilizaban aparatos franceses y materiales españoles, arrebatados al enemigo o comprados en el extranjero. Su servicio de escucha de radio era muy bueno, por lo que, para evitar que los despachos españoles fueran descifrados, muy a menudo se cambiaban sus claves. Muchos de estos servicios eran cubiertos por mercenarios extranjeros, de forma que dos servicios de escucha compuestos por dicha clase de especialistas fueron apresados por las tropas españolas, uno en 1924 en Xauen y otro en 1926 en la alcazaba de Snada.

Abd el-Krim afirmó que el ejército regular rifeño disponía de entre seis y siete mil hombres, pero de la documentación incautada tras su derrota se desprende que, al no existir nada más que nueve mías regulares, cada una de ellas con 120-150 integrantes, apenas se llegaría a los 1080 hombres como mínimo y a 1350 como máximo y, si se les suma los destinados a servir las ametralladoras y piezas de artillería, la guardia personal y los escasos jinetes, el efectivo total de las tropas regulares rifeñas estaría entre los 2000 y 2500 efectivos, como máximo (Roger-Mathieu, 1927: 33 y 75).

El cabecilla rifeño tuvo a su disposición una pequeña guardia personal, de entre cincuenta y cien hombres, todos de Beni Urriaguel, con turbantes verdes para distinguirse y ser distinguidos. Junto con ellos existió una pequeña sección de jinetes, unos veinticinco, para realizar tareas de enlace, ya que, dada la aspereza del territorio rifeño, en él no existían buenos caballos ni mucho menos jinetes.



Guardia rifeña (© Colección J. L. De Mesa)

Los guerreros procedentes de la cabila de Beni Urriaguel, la de Abd el-Krim, fueron esenciales para que las harcas rifeñas funcionasen como unidades combatientes; el mencionado cabecilla solo confió en ellos cuando se tuvieron que llevar a cabo misiones militares de importancia.

Desde 1921, las cabilas de la Confederación de Gomara más cercanas al Rif se pusieron decididamente de parte de la rebelión, contribuyendo con sus voluntarios a la formación de *idalas* y harcas que combatieron codo con codo con los rifeños contra España y el Majzén. Por ello, en 1924, Abd el-Krim ordenó que las *idalas* armadas de la cabila de Beni Said fueran agrupadas en dos tabores, mandados, respectivamente, por Ali Afruri y Muley Ben Mohamed el Bakali el Uarrak. En la cabila de Beni Ziat se formaron otros dos tabores a las órdenes de Mohamed Ben Mohamed Bumahli y Ali Buker[1].

[1] AGMM, Marruecos, caja 2137, sig. 2137-30.

El armamento

Abd el-Krim solo admitió que poco más de dieciséis mil fusiles le llegaron por compras directas realizadas a traficantes de armas que, sobre todo por la frontera —muy permeable— con el Marruecos francés, los introducían en territorio rebelde, aunque también su llegada se llevaba a cabo por mar, ya que el resto era sobre todo producto del botín de guerra arrebatado a los españoles. Aun así, difícilmente los quince mil fusiles y carabinas perdidos entre Annual y Monte Arruit, y no todos en óptimas condiciones, pudieron ser suficientes para armar a sus harqueños durante más de cinco años de combates.



Rifeños disparando ametralladoras (© Colección J. L. De Mesa)

Los rifeños, valiéndose del dinero recibido de los agentes alemanes durante la Primera Guerra Mundial, habían adquirido muchos fusiles, otros habían llegado a sus manos procedentes de las entregas hechas por las propias autoridades españolas a las cabilas afectas para defenderse de sus enemigos o los aportados por desertores de las unidades de Regulares y Policía Indígena, por no hablar de los que fueron vendidos por los soldados españoles, la mayoría de los cuales era Lebel, Mauser o Remington.

Las ametralladoras, de las que llegaron a disponer de más de doscientas, la mayoría procedentes de botín de guerra, tuvieron gran importancia entre los rifeños. Sus dotaciones estuvieron muy bien entrenadas y al frente de todas ellas se puso al caíd Hamed Susi. Sus marcas y calibres fueron muy variados: Hotchkiss de 7 y 8 mm, Maxim, Lewis, Colt y Darne, así como fusiles ametralladores Hotchkiss y Madsen.

Desde 1924, la artillería rifeña llegó a utilizar baterías de dos y cuatro piezas con enlaces telefónicos entre sí. Durante 1925 contó con un número superior a cien piezas, de las cuales más de cuarenta estaban establecidas contra los frentes enemigos, español y francés, y el resto en reserva. La mayoría eran de origen francés: Schneider de 7 y 7,5 cm, Saint Chaumond de 7,5, Puteaux de 7,5 cm y otras, también francesas de 6,5, 7,5 y 8 cm, así como Krupp de 7,5, 8 y 9 cm. Existió un depósito de piezas de artillería en Buhem (Beni Urriaguel).

Las tropas rifeñas dispusieron de parques de municiones, uno de ellos en Yaakim (Beni Urriaguel), en el que se guardaba gran cantidad de existencias de proyectiles de cañón y de fusil. En Tamasin existió otro depósito de cartuchos, proyectiles y fusiles, donde también se recargaban los cartuchos vacíos que se recuperaban y, además, se construían bombas de mano. Se desmontaban las bombas lanzadas por la aviación española, no explotadas, y con ellas se fabricaban granadas de mano. En Bruset (Beni Hatifa) se depositaban las bombas arrojadas por los aeroplanos franceses, así como granadas de mano y proyectiles artilleros. En Bu Salah existió un depósito de ametralladoras y fusiles y en la mezquita de Ikedaber se guardaban ametralladoras, bombas de mano, granadas y municiones de fusil y cañón.

En Sidi Abdalah Beni Isef, cabila de Beni Urriaguel, existía un almacén de alimentos, mientras que en la cabila de Beni Bu Ifrur se estableció un depósito de gasolina, recambios de automóviles, teléfonos y gran número de pilas eléctricas.

Las necesidades de la guerra obligaron a crear un rudimentario sistema sanitario; desde 1924 se hizo cargo del mismo Mahbub Al Mahmud, formado como médico en la Escuela de Medicina de Tánger. Además de ser médico privado de Abd el-Krim y su familia, organizó dos elementales hospitales de campaña, uno de ellos en Axdir. También prestó servicios en la sanidad rifeña el médico noruego Walter Heintgent.

En el área de la bahía de Alhucemas, durante la detención inicial de las fuerzas de desembarco hispano-marroquíes, los rifeños aprovecharon el parón para realizar sobre el terreno una línea de fortificaciones que incluía trincheras entrelazadas y nidos de ametralladoras, cuya conquista costó muchísimas vidas en las filas de las tropas españolas. En la construcción de este sistema estuvieron implicados un cierto número de desertores del Tercio y de la Legión Extranjera francesa.



Marina rifeña (© Colección J. L. De Mesa)

La precaria marina rifeña estaba formada por dos canoas motoras y seis botes de remos o cárabos indígenas, dedicados al transporte de alijos de armas, ya que no podían ser armados con ametralladoras o armas ligeras, salvo fusiles y carabinas. A su frente figuraba Haddu Ben Ali el Maalen, con dos jefes de inferior categoría, un motorista argelino y treinta marineros.

Abd el-Krim intentó dotar a su ejército de aviación. Se consiguieron o capturaron entre tres y cinco aviones, que fueron destruidos por la aviación militar española antes de que pudieran ser utilizados por pilotos mercenarios contratados al efecto, como ocurrió con un *Breguet* de origen francés. También se logró contratar a dos pilotos franceses, Perrier y Millot, pero no pudieron ser empleados.

El rebelde rifeño usó tres automóviles ligeros para realizar desplazamientos rápidos por tierra que fueron arrebatados por las tropas hispano-marroquíes el 3 de junio de 1925: un Renault, un Ford y un Fiat. No hay constancia de que los rifeños empleasen camiones ya que, salvo algún caso aislado, carecían de conductores y mecánicos indígenas, así como de parques para sus reparaciones. El ejército rifeño construyó bastantes pistas de tierra que fueron utilizadas para sus continuos desplazamientos.

Los desertores

Los problemas a los que tuvo que enfrentarse Abd el-Krim para organizar y adiestrar un ejército con el que poder enfrentarse al español y al francés fueron extraordinarios. Para intentar salvar estas dificultades, empleó principalmente a desertores de los mismos. Se calcula que fueron unos cinco mil, de origen marroquí, argelino y tunecino y algunos senegaleses, así como unos veinte asesores turcos, casi todos llegados al norte de África durante la Primera Guerra Mundial con el cometido de sublevar a los autóctonos contra los franceses y que, al terminar dicha conflagración, se habían quedado a vivir en aquellas tierras, aunque no llegaron a ocupar puestos de responsabilidad entre los rifeños. Entre ellos se puede citar a Hamid Bey, al teniente Aziz Ekram y a Haldar Bey, quien, después de la derrota de Abd el-Krim, participó en un intento de alzamiento insurreccional en todo Marruecos, alentado y financiado por la sección correspondiente de la Komintern[2].

Los desertores indígenas del Ejército español no pudieron ser empleados como instructores en el manejo de las piezas de artillería, ya que en el Ejército de España no existían unidades de artillería servidas por autóctonos, por lo que se tuvo que echar mano de los que provenían del Ejército francés y de los desertores de origen europeo. Entre 350 y 400 rifeños fueron entrenados para servir las piezas artilleras de las que llegó a disponer Abd el-Krim.

Los medios de comunicación franceses muy a menudo informaron, de forma errónea y sin fundamento alguno, de que el ejército rifeño contaba con el asesoramiento de técnicos militares alemanes, lo que con el tiempo se demostró ser una falsedad. Los únicos alemanes que sirvieron en sus filas fueron desertores que procedían de la Legión Extranjera francesa y del Tercio de Extranjeros español. Varios de ellos se encargaron de organizar la defensa artillera de Alhucemas con vistas a evitar desembarcos en su bahía. La mayoría de ellos tenían tendencias filocomunistas.

En cuanto a los desertores de otros países europeos o americanos, se calcula que, en diversas fechas, entre 1921 y 1926, de 150 a 200 prestaron servicios para Abd el-Krim, pero solo se ha podido identificar con nombres y apellidos a 68 europeos y un norteamericano. Entre los europeos figuran siete franceses, cuatro españoles, dos italianos y uno de cada uno de los países que se relaciona a continuación: Serbia, Hungría, Finlandia, Austria, Países Bajos, Checoslovaquia y Suiza. El resto lo formaban cuarenta alemanes y seis de nacionalidad desconocida. De los desertores alemanes, dieciséis provenían del Tercio de Extranjeros español y veintiuno de la Legión Extranjera francesa, mientras que no consta la unidad de procedencia de otros tres alemanes, entre los que destaca Joseph Klems. Aunque se afirma que en las filas rifeñas prestaron servicio entre cuarenta y cincuenta británicos, no se ha encontrado traza alguna de los mismos.

A los desertores se les daba a elegir entre ser repatriados a sus países de origen o ingresar en el ejército rifeño e incluso a los que se decidieron por esta última opción a veces se les dejó volver a sus países, meta que casi nunca lograron, ya que eran conducidos hasta Tánger, desde

[2] AGMM. Marruecos, caja 2069, sig. 2069-14.



Sirvientes de pieza de artillería rifeña (© Colección J. L. De Mesa)

donde debían intentar el regreso a sus patrias por sus propios medios, pero la mayor parte de ellos terminó siendo detenida por la policía de esta ciudad, que los entregaba a España o a Francia, según el ejército del que habían desertado. Algunos de los que en combate cayeron en manos españolas o francesas fueron pasados por las armas por sus captores. Cuando los que habían optado por servir en el ejército rifeño se dieron cuenta de que la república se iba a pique, muchos intentaron escapar del Rif, aunque la mayoría no lo consiguieron, o camuflarse entre los pocos prisioneros europeos aún en poder de los rifeños.

Los rifeños hicieron durante aquellos años muchos prisioneros europeos. La mayoría fueron utilizados para abrir carreteras y pistas de las que se carecía en el Rif; muchos de ellos fallecieron por los malos tratos a los que fueron sometidos. Muchas veces a su frente, encargados de la dirección de los trabajos, se utilizó a desertores alemanes.

Otros desertores fueron utilizados como instructores en el manejo de ametralladoras y granadas de mano, así como en la construcción de trincheras y casamatas. De los de nacionalidad alemana, al menos tres se ocuparon de la tarea de intentar reparar los aviones españoles y franceses caídos en manos de Abd el-Krim. Otros fueron empleados para poner en funcionamiento los servicios telefónicos y telegráficos rifeños.

Se sabe, por informaciones gráficas de la época, que, como consecuencia de las operaciones que siguieron al desembarco de Alhucemas, al menos dos desertores alemanes del Tercio fueron hechos prisioneros por las tropas españolas. Sobre la suerte posterior que hubiera podido correr estos, más los otros que pudieron haber sido capturados por españoles y franceses en sus operaciones militares, no se han encontrado noticias oficiales al respecto, aunque es posible que alguno fuese pasado por las armas en el momento de su captura o inmediatamente después.

Entre los desertores más famosos se puede citar a un tal Listani, proveniente de la Legión Extranjera francesa, que vivía en la cabila de Beni Tuzin, casado con una mujer indígena y que dirigió el fuego de la artillería rifeña contra la posición de Igueriben en el 1921 (La Porte, 2001: 112). Destacó también el llamado Abdal-Lal Serbiano, capitán serbio, desertor igualmente de la Legión Extranjera francesa, de nacionalidad serbia, que resultó muerto como consecuencia de un bombardeo de la aviación española.



Capítulo cuarto

Estado militar español

José María Blanco Núñez
Salvador Fontenla Ballesta

Ejército de Tierra

El inicio de la intervención española en Marruecos se remonta a 1907, con la participación, en apoyo de Francia, para la ocupación de Casablanca y la ocupación pacífica de un puesto en Cabo de Agua.

El Estado militar del Ejército de Tierra en el Protectorado español evolucionó según lo hizo la voluntad política de los sucesivos gobiernos de España, por lo que se puede dividir en tres periodos o fases fundamentales: el primero, desde el inicio de las operaciones militares en 1909 hasta 1913; el segundo, desde el inicio de la Primera Guerra Mundial en 1914 hasta 1921, que comprende la paralización de las operaciones militares en el Protectorado durante esa conflagración bélica, seguida del reinicio de las mismas sin la preparación y recursos suficientes para llevarlas a cabo con éxito, y, por último, desde 1922 hasta el final de la campaña en 1927, cuando se tomó la decisión, con algunas dudas, de acabar cuanto antes con el problema marroquí.

De 1909 al comienzo de la Primera Guerra Mundial

El Ejército español se preparó para cumplir las misiones que le imponían los acuerdos de la Conferencia de Algeciras de 1906. Anteriormente se habían organizado, en 1904, las brigadas de cazadores, consideradas fuerzas de élite para el caso de que fuera necesaria una rápida movilización, dando una pronta respuesta. Al producirse la agresión rifeña en



Granada de fusil española, en servicio entre 1920 y 1930 (© Colección J. M. Blanco Núñez)

Melilla, en julio de 1909, la Primera Brigada de Cazadores desembarcó diez días después en el puerto de Melilla, la segunda en dieciocho días y una división completa en sesenta días. Fue un éxito, sobre todo teniendo en cuenta los medios de transporte de la época. Además, se organizó la Policía Indígena en 1909 y las Fuerzas Regulares Indígenas en 1911, ambas con tropa indígena y mandos españoles, y estas últimas tenían como objeto el constituir una fuerza militar disciplinada y cohesionada. Desde entonces fueron la vanguardia de las operaciones y amortiguaron el impacto negativo que causaban en la opinión pública las bajas de tropa española.

Asimismo, se dotó a la Comandancia Militar de Melilla y a las unidades militares del armamento y equipos más modernos y de procedimientos y técnicas más eficaces. De entre todas estas mejoras cabe destacar, en lo que se refiere a armamento y potencia de fuego, los cañones Schneider de mayor alcance y precisión con el empleo de granadas de metralla y rompedoras y las ametralladoras, que causaban grandes efectos morales. Junto con ello, el uso de globos estáticos para reconocimiento y levantamientos topográficos, así como medios de enlace y comunicaciones telegráficas más modernos para ayuda a la corrección y la eficacia del fuego de artillería. En segundo lugar, respecto a medios de protección, fue importante el

empleo de proyectores de iluminación, que mermaron las agresiones rifeñas, junto con las alambradas de púas, que tenían gran capacidad de detención frente a ataques por sorpresa a las posiciones. En tercer lugar, entre las mejoras relativas a los apoyos y servicios a las tropas, destaca la conservación y explotación de líneas férreas por unidades de ingenieros especializadas para el transporte de suministros y tropas, el empleo generalizado de automóviles ligeros y pesados y, sobre todo, la organización de unidades específicas del Cuerpo de Intendencia, procedentes del Cuerpo de Administración Militar, para dotar a las tropas de lo necesario para vida, movimiento y operaciones en campaña. El apoyo sanitario mejoró de manera sustancial con la adopción de nuevos procedimientos profilácticos, de clasificación y evacuación sanitaria, así como con el control y tratamiento de enfermedades, la potabilización de aguas y conservación de alimentos, que disminuyeron drásticamente las bajas por cólera, tifus y otras, no ocasionadas de manera directa por el combate.

Por último, la Aeronáutica Militar española se organizó en 1911 (mismo año que la italiana, que fue la primera) y se dividió en dos ramas: Aerostación y Aviación. Se empleó, por primera vez en España, el 3 de noviembre de 1913, inicialmente para misiones de reconocimiento. Los aviones españoles realizaron la primera misión de bombardeo de la historia el 5 de noviembre de ese año, sobre las posiciones enemigas de Laucién.

El Gobierno promulgó una nueva ley de reclutamiento (1912) para paliar el coste político de las movilizaciones de 1909 y la proclamó como un importante adelanto social. Nada más lejos de la realidad, porque el sistema de voluntariado fracasó al ser la paga ofertada insuficiente en su totalidad, no impuso el reclutamiento universal y normalizó que las clases sociales económicamente más favorecidas pudieran eludir la unidad de destino, mediante el pago de una relevante cantidad de dinero, y así evitar las unidades y puestos de mayores riesgos y fatigas. El servicio militar obligatorio se redujo un año, de tres a dos, por intereses políticos, de modo que disminuyeron, de forma crónica, los efectivos de tropas peninsulares y, por tanto, las capacidades operativas militares en Marruecos. El principal error fue empeñar tropas de reclutamiento obligatorio en aventuras extrametropolitanas en vez de formar una fuerza militar colonial para esta misión.

De 1914 a la «reconquista» de territorios después de Annual

La paralización de las operaciones militares españolas en Marruecos durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918), por imposición del Gobierno francés, trajo consigo la paralización de los presupuestos para las campañas marroquíes. La inacción española fomentó la agresividad de las harcas enemigas y su engrosamiento.

Como resultado de todas las restricciones políticas y estratégicas, se podrían enumerar de forma breve las siguientes carencias y deficiencias operacionales relativas a personal: la recluta de tropa indígena era insuficiente por la escasa soldada, causa de no poder cubrir las plantillas, especialmente las de Regulares, de manera que escaseaban los efectivos, sobre todo en la zona oriental del Protectorado, que llevaba el esfuerzo secundario de las operaciones; el equipo del

soldado (vestuario, calzado, etc.) era de mala calidad e inapropiado y escaseaban las tiendas de campaña; los barracones eran insalubres, lo cual perjudicaba la eficacia de las operaciones y la salud del soldado, que también padecía una alimentación deficiente y una atención sanitaria que seguía siendo precaria e insuficiente.

Respecto a las carencias y deficiencias de material, en estas circunstancias, el armamento no solo fue quedando obsoleto, sino que sufrió un fuerte desgaste por su prolongado uso en condiciones meteorológicas extremas, con cañones, ametralladoras y fusiles en malas condiciones después de nueve años de servicio continuo. Además, el número de aviones era muy reducido, con tres modelos diferentes y poca munición, y sufrió especialmente el mencionado desgaste, junto con la fatiga de los materiales y escasez de repuestos; la falta de carros de combate era total; no había munición suficiente, hasta el punto de tener que retirar unidades de la línea de fuego por falta de municionamiento; las posiciones no contaban con las necesarias alambradas que les proporcionaran protección y el mantenimiento de las líneas telegráficas y telefónicas era deficiente.

Desde el punto de vista de política militar interna, las juntas de defensa fueron un problema grave por su interferencia en la política y en la eficacia y funcionamiento interno del Ejército. Existían juntas corporativas en los cuerpos de Estado Mayor, Ingenieros y Artillería, dedicadas a la defensa de sus intereses corporativos. Pero, en 1916, se sumaron muchos oficiales de infantería y caballería y se extendieron rápidamente por todas las guarniciones de la Península, ampliando el campo de sus reivindicaciones. También consiguieron una escisión en el Ejército, en especial entre los que combatían de manera regular en África y los reacios a servir en ella y que se aprobara una ley que restringía los ascensos por méritos de guerra que perjudicó el estímulo de los cuadros de mando para estar en los puestos de mayor riesgo y fatiga que, entonces, se localizaban en Marruecos. Estas restricciones a las recompensas y ascensos por méritos de guerra tuvieron una rápida repercusión negativa en la selección de los oficiales para servir en África y efectos nefastos desde el punto de vista operativo.

Entre otros efectos perjudiciales ocasionados por esta situación, hay que destacar que las vacantes de oficiales en la Policía Indígena y Regulares tuvieron que cubrirse con forzosos, sin conocimientos de la lengua árabe y el chelja, y sin compenetración de la idiosincrasia de estas tropas ni del país donde iban a servir y, por consiguiente, no disponían habitualmente de información de contacto, oportuna y fiable. Por si no fuera suficiente, los componentes de las juntas de defensa que fueron destinados en Marruecos tuvieron, en general, una conducta militar y pericia reprobables. Al final, las juntas serían prohibidas en noviembre de 1922, entre otros motivos, a causa de las consecuencias y enseñanzas que se extrajeron del desastre de Annual ocurrido de julio de 1921.

En el otro lado de la balanza, el Tercio de Extranjeros constituyó un trascendental aspecto positivo tras ser fundado el 20 de septiembre de 1920 por el teniente coronel Millán-Astray, quien, en poco tiempo, se ganó un mítico prestigio y no solo compensó la desproporción entre unidades indígenas y europeas en las tropas de choque, sino que se convirtió en el nervio de todas las operaciones de envergadura.

De 1922 a Alhucemas

El aldabonazo del derrumbamiento de la Comandancia Militar de Melilla en 1921 obligó al Gobierno a potenciar su acción militar en Marruecos. Para ello se compraron más aviones, con mayores capacidades de reconocimiento, bombardeo y ataque al suelo y con los que se pudieron organizar cuatro grupos aéreos; se adquirieron carros de combate, empleados por los españoles, por primera vez, en marzo de 1922; se dotó a la infantería que facilitaba su apoyo de fuegos durante el avance de morteros y fusiles ametralladores, y, por último, se decidió el empleo de gases tóxicos como arma de guerra que, entonces, no estaba prohibida y era utilizada por todos los ejércitos modernos.

Respecto al mando y control de las operaciones, las telecomunicaciones fueron ganando eficacia, los hilos de tendidos telefónicos se establecían al ritmo del avance de las columnas y se introdujeron las transmisiones por radio, mientras que, para el apoyo directo a las tropas desplegadas en el Protectorado, se perfeccionó la asistencia sanitaria avanzada con hospitales quirúrgicos de montaña y con instalaciones portátiles, transportables en mulos, que podían acompañar a las unidades combatientes por la difícil orografía marroquí.



Carros de combate *Renault FT-17* (© Colección J. M. Blanco Núñez)



El desembarco en Alcazarseguer el 30 de marzo de 1925 (© Colección J. M. Blanco Núñez)

En el área de instrucción y adiestramiento, se adquirió experiencia en desembarcos anfibios en Casablanca (1907), Larache (1911), Alcazarseguer (marzo de 1925), Alhucemas (septiembre de 1925) y Uad Lau (1926).

Por último, hubo una reorganización general de unidades, de forma que se estableció en la Península una reserva de dos brigadas de infantería en Almería y Alicante. Respecto a las fuerzas desplegadas en el Protectorado, en el primer semestre de 1925 se acometieron varias disposiciones que afectaron a la Legión, a los Regulares y a los batallones de cazadores, que fueron las unidades protagonistas del futuro desembarco.

En febrero se dispuso la reorganización del Tercio, que pasaba a estar bajo el mando de un coronel, por lo que quedó organizado en dos legiones de cuatro banderas cada una. Se creaba además un escuadrón de caballería.

El Tercio de la Legión, al mando de un teniente coronel, se desplegaría en la zona oriental y en la occidental. De esta forma, cada legión venía a tener la entidad equivalente a un regimiento y era unidad de mando y encuadramiento, si bien la unidad de empleo táctico sobre el terreno a la hora de combatir seguía siendo la bandera, al mando de un comandante. Una bandera, equivalente a un batallón, estaba formada por tres compañías de fusiles y una de

ametralladoras y morteros que tenía seis ametralladoras y cuatro morteros. Sobre el papel, cada bandera tenía una plantilla de 1 comandante, 4 capitanes, 16 subalternos y 631 clases y legionarios. Sumaba, además, 123 cabezas de ganado, 23 caballos de oficial, 1 de tropa, 87 mulos de carga y 12 de tiro.

Al mes siguiente, en marzo, se reorganizaron las Fuerzas Regulares Indígenas. Cada grupo, al mando de un teniente coronel, quedaba organizado con tres tabores de infantería y uno de caballería, menos el Grupo Larache, que tendría un tabor de infantería más. Se justificaba la reducción de los Regulares para compensar el incremento que había tenido el Tercio. Los tabores, tanto de infantería como de caballería, estaban al mando de comandantes. El tabor de infantería quedaba organizado con una sección de explosivos, tres compañías de fusiles y una de ametralladoras. Tenía en personal, de plantilla, 1 comandante, 4 capitanes, 12 subalternos y 651 clases y tropa, de estos últimos, doscientos europeos y el resto indígenas. Su ganado era de 21 caballos de oficial, 2 de tropa y 73 mulos de carga. Por su parte, el tabor de caballería estaba organizado en tres escuadrones.

En resumen, las unidades de Regulares estaban compuestas por dieciséis tabores de infantería (48 compañías de fusiles y 16 de ametralladoras) y cinco tabores de caballería (quince escuadrones), mientras que el Tercio lo componían ocho banderas de infantería (24 compañías de fusiles y 8 de ametralladoras) y un escuadrón de caballería.

Al mismo tiempo, en ese mes de marzo se reorganizaron los doce batallones de cazadores que había en la zona oriental (Ceuta y Larache). Pasaron a denominarse Cazadores de África, sin nombre ni bandera, solo designados con el número que los identificaba. Asimismo, para que en Melilla hubiera también este tipo de unidades de entidad batallón, se dieron las siguientes normas para acometer la correspondiente reorganización: sobre la base de los tres batallones del Regimiento de Infantería San Fernando se organizaron los de Cazadores de África números 13, 14 y 15; y sobre los del Regimiento de Ceriñola se formaron los números 16, 17 y 18. Cada tres batallones se encuadraron en una media brigada. Los Regimientos San Fernando y Ceriñola formaron un cuadro para reactivarse y convertirse en una brigada de reserva cuando se ordenase. Finalizados todos estos cambios, se pasó a contar en el Protectorado español con dieciocho batallones de Cazadores de África.

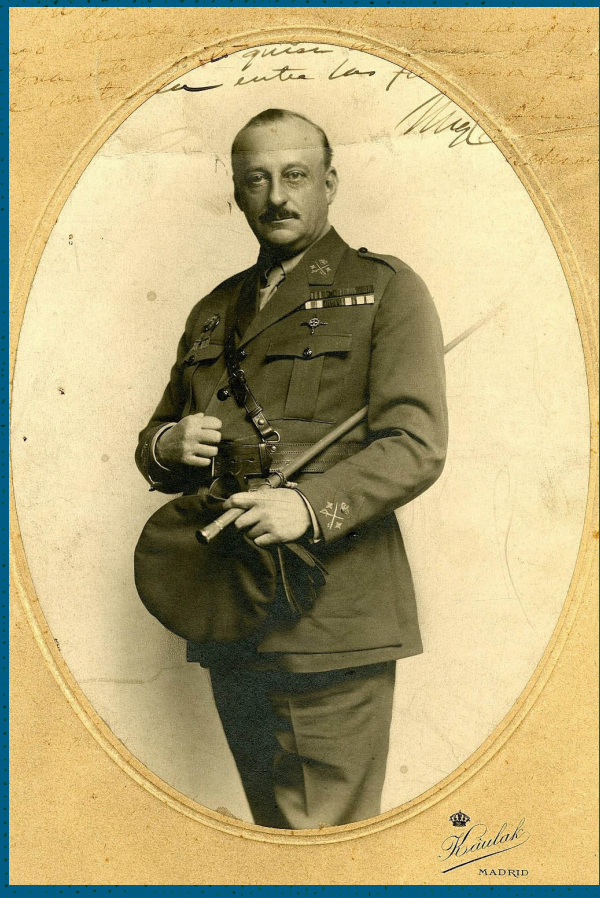
En cuanto a artillería, cada brigada disponía de dos baterías de cañones de montaña de 70/16, reglamentario en España desde 1909, y otra de obuses también de montaña de 105/11 de reciente adquisición modelo 1919, ambos fabricados por la casa Schneider.

La estructura de mando

La estructura de mando fue un mal endémico desde el principio de las campañas marroquíes porque contravenía de manera frontal el principio fundamental del arte de la guerra de la acción de conjunto que solo se consigue con la unidad de mando. No solo hubo disparidad de criterio, en el ámbito estratégico, entre los sucesivos gobiernos, sino también entre los ministros de Estado (equivalente al actual de Asuntos Exteriores) y de Guerra. Los asuntos del

Miguel Primo de Rivera y Orbaneja
(Jerez de la Frontera, Cádiz, 1870 — París, Francia, 1930)

II marqués de Estella y VII de Sobremonte. Militar, político, jefe de Gobierno. En junio de 1884 ingresó en la Academia General Militar, de la que salió cuatro años más tarde con el empleo de alférez de infantería. Se distinguió en gran número de acciones, en particular en Cabrerizas Altas, y fue condecorado con la Cruz Laureada de San Fernando de 1.ª clase y ascendido a capitán por méritos de guerra. En 1895 fue destinado a Cuba y ascendió también por méritos de guerra a comandante y teniente coronel en 1895 y 1897, respectivamente.



Miguel Primo de Rivera y Orbaneja, general en jefe de las fuerzas de tierra, mar y aire en el desembarco de Alhucemas. Fotografía de Kaulak (detalle), hacia 1920 (Museo del Ejército, Ministerio de Defensa de España, dominio público)

En 1908 fue ascendido a coronel. Un año más tarde participó en Melilla en la toma del Gurugú. Ascendió a general en 1911 y dos años más tarde regresó a Melilla, donde, tras intervenir en diversas acciones, fue recompensado con el ascenso a general de división. Fue depuesto de su cargo en 1917 por exponer abiertamente sus tesis abandonistas respecto al Protectorado de Marruecos. No obstante, ascendió dos años más tarde a teniente general y ocupó, sucesivamente, las capitanías generales de Valencia y Madrid, donde fue cesado, otra vez, por su postura en la guerra de Marruecos.

Posteriormente, fue nombrado capitán general de Cataluña, donde, el 13 de septiembre de 1923, daría un golpe de Estado por el que dejaba en suspenso el régimen constitucional, haciéndose cargo de un directorio militar. Mientras lo presidía, y dejando a un lado su tradicional actitud abandonista, se haría cargo del mando de todas las fuerzas de tierra, mar y aire para acometer con éxito el desembarco de Alhucemas.

Protectorado español en Marruecos, incluidos los militares, fueron competencia del Ministerio del Estado, ejercida a través del alto comisario, aunque los comandantes generales tenían potestad para entenderse directamente con el ministro de la Guerra, lo que ocasionó distorsiones en la cadena de mando y serios problemas de coordinación. El Protectorado español llegó a dividirse hasta en tres comandancias militares (Melilla, Ceuta y Larache), separadas geográficamente y, en la práctica, constituidas como mandos independientes.

El general Dámaso Berenguer, ministro de la Guerra, suprimió en 1919 el cargo de general jefe del Ejército en África y las comandancias militares pasaron a depender operativamente de él, con lo que rompió la unidad de mando y de acción de conjunto. Además, el alto comisario no tenía un cuartel general con capacidad de planeamiento y control de operaciones militares, por lo que tenía que delegar en los estados mayores de las comandancias militares. Un ejemplo significativo de las consecuencias de esta situación se produjo cuando, en 1924, el alto comisario dio órdenes secretas a los comandantes de los barcos de guerra, prohibiéndoles actuar sin su autorización. El comandante militar de Melilla, informado de un desembarco de cañones para Abd el-Krim, dio orden al comandante de un cañonero, surto en Melilla, de que saliera a impedirlo y este tuvo que informarle de la orden secreta que el general desconocía. La autorización del alto comisario tardó diez días, llegando cuando ya era demasiado tarde. Todas estas disfunciones desaparecieron en 1924, cuando el general Miguel Primo de Rivera y Orbaneja asumió personalmente los cargos de alto comisario en Marruecos y de jefe del Ejército de Operaciones, además de presidir el Gobierno de la nación.

La Armada

Quizá más acusado que en otros estamentos nacionales, el desastre de Cuba y Filipinas fue visualizado, fundamentalmente, con las destrucciones de las escuadras de Cervera y Montojo, que no estaban preparadas para una guerra contra los Estados Unidos de América y cuyos almirantes lo sabían muy bien y lo habían avisado a tiempo, pero no se hizo lo suficiente para remediarlo.

El material de las primeras campañas del siglo XX hasta 1925

Hasta la ley Maura-Ferrándiz

Lo que quedaba en la flaca Lista Oficial de Buques de la Armada a principios del siglo XX, cuando subió al trono Alfonso XIII (17 de mayo de 1902), era una Marina con catorce tipos de buques diferentes y obsoletos, con absurda «regla de tres» (Ferrol, Cádiz y Cartagena) para el no menos absurdo reparto del presupuesto y en el que los sucesivos gobiernos tenían una guerra abierta entre Silvela, Maura y Sánchez de Toca *versus* Raimundo Fernández Villaverde, mago de las finanzas tras la guerra de Cuba, defensor a ultranza de la estabilización presupuestaria.

En 1900 el «regeneracionismo» comenzó a dar sus frutos y consiguió celebrar el Certamen Naval de Almería, el 25 de agosto de 1900 (De la Vega Blasco, 1994), donde se formularon las primeras ideas para la reconstrucción del poder naval español.

En la primera década del siglo aparecieron varios factores que estimularon la reactivación de la actividad naval. Destacaron, entre otros: la atención del presidente del Gobierno a todo lo marítimo (Antonio Maura: 5 de diciembre de 1903 a 16 de diciembre de 1904 y 25 de enero de 1907 a 21 de septiembre de 1909); el encuentro y entendimiento entre el anterior y el capitán de navío de 1.ª clase José Ferrándiz y Niño, que fue su ministro de Marina en ambos gobiernos, y el comienzo de la carrera armamentista en Europa con la aparición de los *dreadnought* (acorazados monocalibre que dejaron obsoletos a todos sus predecesores, 1906) y de los cruceros de batalla. Además, se favoreció el despegue y reactivación naval por las crecientes presiones anglo-francesas para establecer algún tipo de cooperación, marco en el que tuvo lugar la visita de Eduardo VII a Cartagena (del 8 al 10 de abril de 1907) y acaecieron los sucesos de Casablanca (30 de julio de 1907), que ayudarían a impulsar la posterior cooperación franco-española.

En el plano geoestratégico, las tensiones mundiales estaban condicionadas en esos tiempos, por un lado, por el papel desempeñado por Gran Bretaña *(«Britannia, rule the waves»)*, aliada con Japón, que estaba, a su vez, explotando el éxito obtenido contra Rusia en Tsushima (27/28 de mayo de 1905) y que procuraba el control de los mares del Extremo Oriente para frenar a esta última; la creciente influencia de los Estados Unidos, como gran potencia emergente; Francia, expandiéndose al dictado de su política colonial, aumentando sus escuadras navales y estableciendo la *entente cordiale* con Inglaterra, entre otros motivos, por los asuntos de Marruecos, y, por último, Alemania, con el III Plan Quinquenal de Von Tirpitz (el primero en 1898), que intentaba por todos los medios contrapesar a las otras dos potencias europeas, Gran Bretaña y Francia, lo que conduciría, en el marco de este escenario geopolítico internacional, a la pronta aparición de las relaciones de amistad de Abd el-Krim con Alemania.

La ley Maura-Ferrándiz

Durante la segunda presidencia de Maura se materializaría el Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz según un proyecto que se presentó en las Cortes el 1 de junio de 1907 y por el que se pretendía obtener un crédito extraordinario de 200 042 530 pesetas con la emisión de bonos del Estado por 175 millones, al 3,5 % durante ocho años y amortizables en quince anualidades. En la llamada Sesión Patriótica del 27 de noviembre de 1907, Maura defendió este proyecto con tal ardor que arrastró a oposición y minorías, consiguiendo los citados créditos y la aprobación de la ley el 7 de enero de 1908[1]. Fue un éxito, fruto del espíritu del «regeneracionismo» achacable al Gobierno, al rey y al ministro de Hacienda, Guillermo Joaquín de Osma y Scull, artífice de las fórmulas de los empréstitos.

[1] Ley de Reorganización de los Servicios de la Armada y Armamentos Navales (*Gaceta de Madrid*, n.º 8, 8 de enero de 1908, ley de 7 de enero de 1908; *Gaceta de Madrid*, n.º 17, real decreto de 16 de enero de 1908; *Gaceta de Madrid*, n.º 28, real decreto que modifica el anterior, de 25 de enero de 1908; *Gaceta de Madrid*, n.º 68, real decreto de 6 de marzo de 1908, que creaba la Comisión que debía desarrollar la ley de 7 de enero de 1908).

La nueva ley (art. 1.º), a modo de catarsis (purificación) total, tenía por objetivo y como límite la defensa de la autonomía e integridad territorial de la nación de forma que asegurase la posesión continua y la eficacia militar de las principales bases de operaciones estratégicas, así como su influencia sobre los mares próximos a ellas.

Se podrá advertir un error estratégico militar de partida, pues los tres acorazados no deberían haber sido construidos para defender las tres bases navales, sino para «la libertad de las líneas de comunicaciones propias, y la negación de su uso al enemigo», de manera que se ignoró, además, que en el mar no existe defensiva, pero, en definitiva, no fue más que una de las conclusiones del citado Certamen de Almería.

Como los arsenales del Estado estaban obsoletos, fue preciso hacer nuevas gradas, diques secos, talleres, fábrica de turbinas (la gran novedad) y calderas de vapor recalentado, dentro de un programa que estuviese presidido por la protección de la industria nacional, la intervención en él de la industria privada, la especialización de los astilleros estatales y, por último, la obtención de las series de buques.

Para la protección de la industria nacional se dictaminó, como en su día lo había hecho el marqués de la Ensenada, que el arsenal de Ferrol sería para la construcción de grandes buques, el de Cartagena para la de los menores y el de La Carraca para pequeñas construcciones. Este último se rigió por el sistema antiguo de administración directa para prevenir las posibles huelgas de los otros dos, aunque, enseguida, terminaría compartiéndose con la «privada». El «localismo» y la necesidad política de mantener las masas obreras creadas en los tres departamentos marítimos desde 1717 impidieron una reconcentración industrial y un abaratamiento en las infraestructuras que todavía se sigue padeciendo.

La Sociedad Española de Construcción Naval S.A. (SECN), que se había constituido tres días antes del cierre del plazo de presentación de la oferta (18 de agosto de 1908), fue la única que se atenía a las bases del real decreto de 21 de abril de 1908 y la real orden de 14 de abril de 1909, por lo que terminó siendo la adjudicataria del proyecto. El capital sería español e inglés, con varias empresas del Reino Unido involucradas. Esta adjudicación era la que quería la Armada y las últimas investigaciones parecen demostrar que hubo cierto «tongo» (Rubio Márquez, 2014). Así llegaron los ingleses a Ferrol, 19 de los 24 directivos de la nueva empresa (la popularmente denominada La Constructora) y 200 familias (jefes y maestros de talleres y dos ingenieros navales).

Respecto al régimen de personal, la ley cambió las divisas de los cuerpos de la Armada, que hasta entonces eran idénticas a las del Ejército, y se introdujo la «coca» inglesa, solamente para el Cuerpo General. Por otra parte, se agilizaron los escalafones que estaban «parados».

El material obtenido gracias a la aplicación de esta ley en los tres astilleros de la nueva SECN (básicamente lo que hoy en día es NAVANTIA) permitió a la Armada dar un salto cualitativo muy importante. Así, en el arsenal de Ferrol se construyeron tres acorazados (Blanco Núñez, 2011) de 15 000 t, 19 nudos (kt) y cuatro montajes dobles de 305 mm en disposición tal que podían apuntarse los ocho por banda y que fueron los *dreadnoughts* más pequeños del mundo, pero con encomiable artillería. En el arsenal de La Carraca (Cádiz), se construyeron tres buques de vigilancia, los *Dorado*, *Delfín* y *Gaviota* de 160 t y 11 kt. Por último, en el de

Cartagena, se construyeron tres destructores de 350 t y 28 kt, llamados *Cadarso*, *Bustamante* y *Villaamil*, nombres de tres de los capitanes de navío caídos en combate en la guerra de Cuba y Filipinas. Además, se construyeron veintidós torpederos de 180 t y 26 kt de velocidad y cuatro cañoneros de 800 t y 13,5 kt, *Laya*, *Lauria*, *Bonifaz* y *Recalde*, de gran rendimiento en las campañas del norte de África.

TABLA

Nombre	Puesta quilla	Botadura	Entrega	Baja
España	5 de diciembre de 1909	5 febrero de 1912	23 de octubre de 1913	Varado en cabo Tres Forcas (26 agosto de 1923)
Alfonso XIII, (después *España*)	23 febrero de 1910	7 de mayo de 1913	16 de agosto de 1915	Por mina en Santander (30 de abril de 1937)
Jaime I	5 de febrero de 1912	21 de septiembre de 1914	20 de diciembre de 1921[2]	Explosión interna, Cartagena (17 de junio de 1937)

La ley Maura-Ferrándiz lo cambió todo, su influencia en la historia de la Armada desde su entrada en vigor ha sido decisiva. Le siguieron las tres del almirante Miranda de 1914 y 1915 que consiguieron: el crucero *Reina Victoria Eugenia*, dos cruceros de la clase Blas de Lezo, dos Almirante Cervera, tres destructores de la clase Alsedo, tres de la Churruca, tres cañoneros tipo Cánovas del Castillo y doce submarinos (seis clase B y seis clase C) con base principal y escuela en Cartagena y secundarias en Mahón y Ferrol.

La Aviación Naval (Guardia y Pascual del Pobil, 1977) nació mediante real decreto de 15 de septiembre de 1917, tras un periodo de aprendizaje por parte de pilotos y observadores de la Armada comenzado en 1912. Aunque todo se proyectó durante el ministerio del almirante Miranda, ese real decreto fue firmado durante el ministerio de Manuel Flórez y Carrión (11 de junio de 1917—3 de noviembre de 1917). En 1920, una vez establecida en Barcelona la Escuela de Aviación Naval, se cambió la denominación primitiva por la de Aeronáutica Naval, que englobaba Aviación y Aerostación.

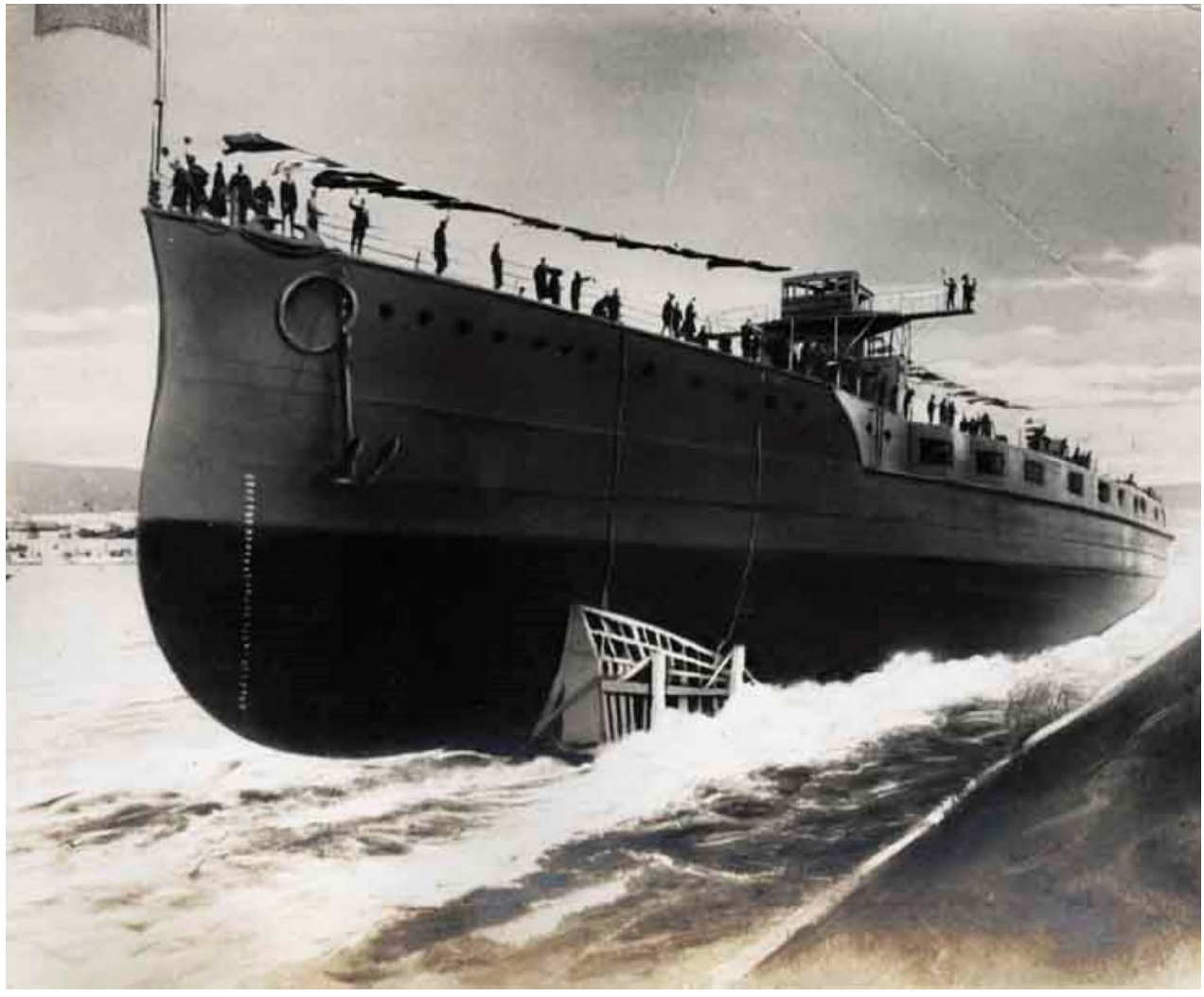
Además de lo anterior, sucesivos planes añadieron un buque de salvamento de submarinos y, a partir de 1921, se compraron hasta veintiséis barcazas de desembarco K, doce patrulleros, que ayudaron a bloquear la costa del Protectorado español y efectuaron repetidas misiones de enlace y pequeños transportes de fuerza, amén de otros menores, como gasolineras y guardapescas.

[2] Muy retrasado debido a la Primera Guerra Mundial.

Las fuerzas navales en el desembarco de Alhucemas

Con todos esos mimbres, la Armada participó en el desembarco con la Escuadra de Instrucción (hoy Flota), las Fuerzas Navales del Norte de África, la Flotilla de Submarinos, la Flota de Transporte (convoyes) de tropas, la Aeronáutica Naval, y con una agrupación naval de la Marina francesa, al mando del almirante Hallier, que también envió al Atalayón una escuadrilla de seis hidroaviones. En la Brigada de Melilla (general Fernández Pérez), se integró un batallón de Infantería de Marina.

La jefatura de lo que ahora se denomina Mando Componente Naval la ostentaba el vicealmirante Yolif (insignia en el *Alfonso XIII*, donde también izó la suya el general en jefe, Primo de Rivera) respecto a las fuerzas navales organizadas que se enumeran a continuación (Quintana Martínez y Llabrés Bernal, 1928):



Botadura del acorazado *España* (© Cortesía de Navantia)

— Escuadra de Instrucción:

- Dos acorazados: *Jaime I* y *Alfonso XIII* (8 cañones de 305 mm/50).
- Dos cruceros: *Méndez Núñez*, *Blas de Lezo* (6 cañones de 152 mm/50, cada uno).
- Dos destructores tipo Alsedo faltaron a la cita del día D por diversas causas.

— Aeronáutica Naval:

- Un portahidroaviones: *Dédalo*, con una escuadrilla de 6 *Savoia-16 bis*, otra de 4 *Macci 18*, otra de 6 *Supermarine* y un dirigible *CSA*.
- Escuadrilla de El Atalayón (6 *Machi 24* de bombardeo) a las órdenes del general Soriano, jefe de la Aeronáutica Militar.

— Flotilla de Submarinos:

- *A-1*, *A-2 y A-3*.
- *B-1*, *B-2, B-3 y B-4*.

— Fuerzas Navales del Norte de África (FNNA):

- Dos cruceros: *Victoria Eugenia,* insignia del contralmirante Guerra Goyena (9 cañones de 152 mm/50) y *Extremadura* (8 cañones de 101 mm/50).
- Siete cañoneros: *Cánovas del Castillo*, *Canalejas*, *Eduardo Dato*, *Lauria*, *Laya*, *Recalde* y *Almirante Bonifaz*.
- Once guardacostas: *Uad Muluya*, *Uad Kert*, *Uad Martin*, *Uad Ras*, *Uad Lucus*, *Uad Targa*, *Tetuán*, *Arcila*, *Larache*, *Alcázar y Xauen*.
- Seis torpederos clase T1: *T-1*, *T-11*, *T-16*, *T-18* y *T-22*.
- Siete guardapescas: *Marinero Jarano*, *Cardolo*, *Maquinista Macías*, *Condestable Zaragoza*, *Marinero Gante*, *Torpedista Hernández y Contramaestre Castelló*.
- Cuatro remolcadores: *Cíclope*, *Ferrolano*, *Gaditano*, *Cartagenero*.
- Dos aljibes: *África* y *A-2*.
- 26 barcazas de desembarco tipo K de 300 t.
- 27 transportes (entre ellos varios correíllos de la Compañía Transmediterránea y dos buques habilitados de hospitales, el *Villarreal*, capaz para 300 heridos, para la Brigada Fernández Pérez, y el *Andalucía*, con la misma capacidad, para la Brigada Saro). Otros dos mercantes, el *Cullera* y el *Jaime I*, estaban destinados al transporte de las reservas de cada brigada.

— Fuerzas navales francesas:

- Un acorazado: *París,* insignia del almirante Hallier (12 cañones de 305 mm/45 (6 × 2), 22 cañones de 138 mm/55 (22 × 1), 7 cañones de tiro rápido de 75 mm/50).
- Dos cruceros: *Metz* (8 cañones de 15 cm SK L/45, 3 de 8,8 cm SK L/45) y *Strasbourg* (7 cañones de 15 cm SK L/45, 2 de 8,8 cm SK L/45). Ex *SMS Regensburg* y Ex *SMS Königsberg*, cruceros ligeros alemanes dados como compensación en la Primera Guerra Mundial.

- Dos torpederos: *Annamite* y *Tonkinois*.
- Dos monitores avisos: *Reims* y *Amiens*.
- Un remolcador con globo cautivo (observación fuego).

Esta fue la fuerza naval presente en aguas de Alhucemas en septiembre de 1925.



Croquis de la parte de la bahia de

ALHUCEMAS

Comprendida entre Morro Nuevo y arroyo Sera Buf-sus

Capítulo quinto

El desembarco: un planeamiento conjunto-combinado

Jorge Aguado Hernández
Adolfo Morales Trueba

Introducción

El Rif es un escenario litoral, situado sobre el mar, en el norte del continente africano. Cuenta con una difícil orografía que en aquel tiempo carecía de vías de comunicación relevantes, lo que obligaba al Ejército español a operar continuamente a caballo de tierra y mar, lo que exigía una permanente cooperación entre fuerzas navales y terrestres.

En los años anteriores a 1925 se materializaron múltiples y diferentes tipos de acciones conjuntas. Fue el caso de la realización de pequeñas operaciones anfibias, bien en forma de retiradas, bien de incursiones de alcance limitado, así como la proyección del poder naval mediante el fuego artillero en apoyo a las operaciones terrestres, el reconocimiento desde el mar en beneficio conjunto o el simple traslado y aprovisionamiento desde el mar a fuerzas del Ejército establecidas sobre la costa, caso de las plazas de soberanía española. En esas acciones conjuntas, pronto pasó a integrarse la nueva dimensión aérea con el empleo del avión, una reciente innovación militar encuadrada entonces en la Armada y el Ejército.

Pero hasta 1925 no se había enfrentado un desafío tan grande como la realización de un asalto anfibio para alcanzar un objetivo litoral tan defendido y ambicioso como era la bahía de Alhucemas, centro de gravedad de la insurgencia rifeña, y en el que iban a participar conjuntamente todos los recursos terrestres, navales y aéreos disponibles. Este se había organizado y planeado en numerosas ocasiones, pero, por unas u otras razones, nunca se había tomado la decisión de ejecutarlo. Y en esta ocasión iba a ser diferente.

En esa década, las relaciones entre Ejército y Marina contaban con una serie de elementos prácticos que facilitaban el enlace y el análisis conjunto de los problemas militares comunes, además de las comisiones y organizaciones temporales creadas con propósitos concretos y

los organismos permanentes del mayor nivel. Por ejemplo, en el ámbito estratégico, a partir de febrero de 1921, a propuesta del Estado Mayor Central del Ejército, se activó una comisión mixta que desde esa primavera reunía casi todos los meses en Madrid a personal de ambos estados mayores centrales para abordar diferentes asuntos de carácter militar.

En el ámbito operacional, en marzo de 1924 se creó el mando unificado para las Fuerzas Navales del Norte de África. Su responsable, un contralmirante, fue ubicado junto con su Estado Mayor en Tetuán para asesorar al alto comisario en lo relativo a asuntos navales, complementando a los organismos del Ejército que ya ejercían estas funciones, al tiempo que se desarrollaba el propósito de coordinar debidamente los esfuerzos del Ejército y Marina en los servicios de África. De él dependerían las fuerzas navales allí desplegadas y las comandancias de Marina de Ceuta y Melilla, cuyas funciones extendían al nivel táctico la relación con las respectivas comandancias generales[1].

A esta dimensión conjunta nacional pronto se uniría un nuevo pilar para la operación, que además pasaría a darle un carácter combinado: Francia. En abril de 1925, Abd el-Krim decidió atacar las líneas francesas en la zona norte del río Uarga, que él estimaba que se incluían dentro de su República del Rif. Obtuvo un éxito táctico momentáneo al superar sus defensas, pero pronto se convirtió en un enorme error estratégico, pues impulsó una colaboración francesa con España que se tradujo en la firma de una serie de acuerdos y una decidida cooperación militar mutua para terminar de una vez por todas con la insurgencia del Rif, lo que facilitó la integración de fuerzas francesas en el asalto anfibio a Alhucemas.

La aproximación estratégica y operacional al problema de Alhucemas

Antes incluso de que el Protectorado hubiera entrado formalmente en vigor, las autoridades militares españolas habían identificado la bahía de Alhucemas y las cabilas que habitaban su entorno como el punto neurálgico del Rif central y apuntado a su dominio como la mejor manera de pacificarlo y controlarlo. Stanley Payne asignó en 1967 al general Arsenio Linares y Pombo, ministro de la Guerra, la autoría intelectual de un primer proyecto de abordaje nunca materializado, cuyo propósito era ocupar de esa manera la retaguardia de la insurgencia que atacaba en 1909 la zona de Melilla para sorprenderla, evitando así una progresión terrestre por un terreno muy complicado (Payne, 1967).

[1] Real decreto de 22 de marzo (*Gaceta de Madrid*, n.º 88/1924). En mayo de ese año se le asignaron las siguientes unidades: cruceros *Cataluña* y *Extremadura*; cañoneros *Recalde*, *Laya*, *Bonifaz* y *Lauria*; guardacostas *Alcázar*, *Arcila*, *Tetuán*, *Larache*, *Xauen*, *Uad Ras*, *Uad Targa*, *Uad Lucus*, *Uad Muluya*, *Uad Quert*, *Uad Martin*, y remolcador *Gaditano*, aunque con el espíritu de que su disposición de fuerzas fuera esencialmente variable, conforme a las necesidades de cada momento, caso de diversos torpederos o las propias barcazas K que se incorporaron con vistas al desembarco (AHAJSE, leg. 9629, Fuerzas Navales del Norte de África. Unidades que componen dichas fuerzas).

Desde entonces, con el reconocimiento del control de la bahía como objetivo a alcanzar para pacificar el Protectorado, el estudio y los proyectos organizados para abordarlo fueron recurrentes: por vías políticas, negociando y logrando el favor de las cabilas al tiempo que se invertía en el desarrollo de las zonas ocupadas; por vías militares, progresando con fuerzas terrestres por el interior, o por vía marítima, mediante un asalto anfibio realizado por fuerzas navales y de desembarco. La primera nunca terminó de tener éxito y la segunda implicaba la realización de una operación de grandes proporciones sobre un terreno muy difícil, con una población hostil, y la necesidad de preparar, equipar y emplear unos enormes contingentes de fuerzas, algo que, como se había comprobado en el verano de 1921, era una empresa muy difícil.

La opción del asalto anfibio se había venido contemplando como la más apropiada y practicable, pero exigía integrar fuerzas navales y terrestres en una cantidad suficiente con unos medios adecuados para poder proyectarse desde el mar en el punto más hostil del Rif. Y, además, con suficiente potencia de combate para tomar ese objetivo. Todo ello la convertía en la alternativa más arriesgada de las tres. Como consecuencia, bien porque la meteorología y las condiciones del mar no estaban aseguradas, bien porque no había disponibilidad de un contingente suficiente o bien porque simplemente el nivel político no quería asumir el riesgo de un fracaso y unas bajas de proporciones imprevisibles, todos los proyectos anfibios anteriores a 1925 se habían descartado e incluso cancelado en el último momento.

El ámbito político nunca abandonó, sin embargo, la opción de la negociación y en ese mismo 1925 aún ofrecía a Abd el-Krim un tratado ventajoso. Pero, tal y como había venido sucediendo en tantas ocasiones, esta última aproximación tampoco tuvo éxito por la negativa rifeña a aceptarlo. Había transcurrido ya demasiado tiempo. España había visto cómo la reacción al desastre de 1921 y las operaciones posteriores conducentes a recuperar el territorio perdido no habían logrado aún volver al punto del inicio del desastre de aquel año.

La insurgencia rifeña continuaba activa y con fuerza suficiente para mantener la ofensiva en muchos sectores, hasta el punto de haber aconsejado en 1924 el repliegue de las fuerzas del sector occidental sobre una línea más fácilmente defendible, la cual se conoció como Línea Estella, e implicó, entre otras cuestiones, el abandono de las posiciones entre Xauen y Uad Lau, con la adhesión de las cabilas del territorio perdido a las fuerzas de Abd el-Krim.

Descartadas la vía política y la progresión terrestre por el interior como alternativas viables, la opción del desembarco quedó como la única posible si se quería derrotar en el medio plazo a un enemigo que mantenía e incrementaba su poder y atrevimiento. Y con esa realidad sobre la mesa, en abril de 1925, Primo de Rivera encargó al general Francisco Gómez-Jordana, miembro del Directorio Militar, que presentase una ponencia sobre una operación de desembarco en Alhucemas. Gómez-Jordana la expuso el día 9 de mayo al Consejo de Gobierno y su texto se remitió tanto a los ministerios de Guerra y Marina como a las autoridades militares directamente implicadas, caso del propio comandante general de Melilla y contralmirante jefe de las Fuerzas Navales en el Norte de África. El Gobierno la adoptó de manera inmediata para convertirla en un plan de operaciones y desde ese momento se comenzaron a activar todos los preparativos, alguno de los cuales ya llevaba tiempo realizándose.



El general Francisco Gómez-Jordana, autor de la ponencia que impulsó el desembarco de Alhucemas, en una comida con un notable marroquí en los años veinte del siglo pasado
(© Archivo familiar de Rafael Gómez-Jordana Moya)

Echando la vista atrás, hasta 1921 el problema de seguridad había generado un conflicto de alcance limitado, en el que España era la principal afectada por su incapacidad de controlar el territorio y completar la responsabilidad asignada en el Protectorado. Como notable excepción había destacado el periodo de la Primera Guerra Mundial, en que Francia se vio especialmente concernida y amenazada por la simpatía que las cabilas rifeñas profesaban hacia sus enemigos, Turquía y Alemania. Esta manifestación provocó el temor de que desde el territorio asignado a España se apoyase y extendiese una insurrección hacia sus territorios. Y en esta situación se distinguieron dos elementos de riesgo: la cabila de Beni Urriaguel, en Alhucemas, y aquellos líderes notables que sostenían esa postura, por ejemplo, el propio Abd el-Krim, que como consecuencia de su comportamiento fue ingresado en una prisión española entre 1915 y 1917. Los encuentros y conversaciones de su familia en Alhucemas con enviados

alemanes sin duda ayudaron poco, al temerse que esa bahía fuera un catalizador y punto de entrada de material y armamento destinado a activar una rebelión en zona francesa.

A partir de 1921, el problema cambió y adquirió unas dimensiones desconocidas hasta entonces. En esta ocasión, la nueva insurrección iniciada en ese entorno puso sobre la mesa un propósito político y estratégico mucho más definido y de mayor alcance: la materialización de un nuevo Estado, la República del Rif, cuyas fronteras se dibujaban no solo sobre los territorios asignados a España, sino también a Francia. Como era de esperar, este objetivo no tuvo apoyo en ninguno de los principales actores del área. El nuevo Estado colisionaba con el terreno asignado a Francia y España, fragmentaba el espacio del Imperio jerifiano y suponía un riesgo y una incertidumbre para Gran Bretaña, cuyos intereses necesitaban estabilidad y certeza al sur del Estrecho. No logró sus propósitos de ser reconocido, pero inicialmente tampoco se encontró con una actuación activa de Francia, que prefirió acotarlo como un problema español, tolerando incluso el aprovisionamiento de la rebelión rifeña desde sus territorios. Y así fue hasta que el error estratégico de Abd el-Krim de atacar a las fuerzas francesas al norte del río Uarga la metió de lleno en el problema y la búsqueda de una solución.

De esta manera, al tradicional propósito nacional de alcanzar Alhucemas para solucionar el problema marroquí se había incorporado un aliado inesperado que comprendía que, si se alcanzaba ese centro de gravedad y se cooperaba y se coordinaban las operaciones de las fuerzas de ambas naciones en el Rif, la insurrección rifeña se desmoronaría en cuestión de meses y la pacificación completa de Marruecos sería un hecho. La operación pasaba a tener carácter combinado y Francia pronto estuvo en disposición de unir sus fuerzas al contingente español, que ya estaba convirtiendo la ponencia de Gómez-Jordana en un plan de operaciones para desembarcar en Alhucemas.

Las posiciones española y francesa respecto a la colaboración

Posición de España respecto a la colaboración con Francia

La posición de España respecto a la colaboración con Francia para la ejecución del desembarco de Alhucemas es consecuencia del desarrollo de los acontecimientos acaecidos en 1925, en particular del ataque de Abd el-Krim a la zona francesa en Marruecos, más que de un plan perfectamente diseñado por el Directorio Militar de Primo de Rivera.

En los primeros momentos de la dictadura de Primo de Rivera, el mandatario no buscó el apoyo militar de Francia. El estudio de la documentación custodiada en los archivos demuestra que la evacuación o retirada de las posiciones militares que las fuerzas españolas mantenían en la zona del Protectorado de Marruecos no podía constituir, en sí misma, una decisión estratégica para obligar a Abd el-Krim a atacar la zona francesa; sin embargo, este fue el motivo principal por el que el jefe rifeño decidió atacarla.

La solución adoptada por los españoles en 1924 en relación con la retirada de los puestos más avanzados respondió a una política de contención de daños. Inicialmente se quería evitar un desastre mayor, similar al que ocurrió en Annual en 1921, pero esta decisión solo era aceptable como solución transitoria, ya que no parecía posible que la nueva línea de posiciones redujera los recursos y el número de soldados desplegados.

Sin embargo, Abd el-Krim consideró la retirada española como una victoria y su prestigio entre las cabilas aumentó de manera considerable, de modo que, a principios de 1925, estaba eufórico y menos dispuesto que nunca a abandonar la lucha, razón principal por la que terminaría atacando la zona francesa.

La documentación histórica muestra que, si Primo de Rivera exploraba soluciones para poner fin a la guerra del Rif, no era a través de la colaboración con los franceses, que no buscaba ni le interesaba, precisamente porque su objetivo no era permanecer sobre el terreno en Marruecos y no tenía intenciones ocultas en la decisión de retirar los puestos avanzados en la región, opinión que mantuvo durante 1924 y parte de 1925. Una campaña conjunta para pacificar el territorio estaba en absoluta contradicción con la decisión del general de retirarse a la costa. Su deseo era deshacerse, al menos, de toda la zona interior del Protectorado, pero había que hacerlo de manera honorable y digna, es decir, obteniendo una compensación que permitiera a España mantener un papel internacional honroso. En concreto, la propuesta pública de Primo de Rivera fue abandonar Marruecos y cambiar Ceuta por Gibraltar (Discurso ante la Real Academia Hispanoamericana, 25 de marzo de 1917).

Sin embargo, una de las soluciones que estaba estudiando el Directorio era el abandono del Protectorado, ya fuese total o parcial. Para ello, se debía pasar por una negociación que permitiera una salida más o menos ventajosa para España. En esa idea dominante de encontrar una solución negociada, Primo de Rivera se mostró abierto a diversas posibilidades, manteniendo la atención en varios frentes y realizando esfuerzos simultáneos que implicaban soluciones muy diferentes al problema. Una de estas soluciones fue intentar llegar a un acuerdo con el Rif, idea que parecía posible porque Abd el-Krim, al menos teóricamente, seguía abierto a la negociación. El gobierno de Primo de Rivera intentó desarrollar esta vía desde el principio y durante todo el conflicto, salvo en la parte final, cuando el líder rifeño mantuvo su idea de independencia aun sabiendo que la derrota militar rifeña era una realidad. En esta opción de llegar a un acuerdo con los rifeños, Primo de Rivera al principio se mostró dispuesto a aceptar un Estado rifeño autónomo o incluso la independencia; pero como era imposible violar los tratados internacionales sobre Marruecos, que estipulaban que el sultán era la única autoridad del Imperio del Rif, esta opción no podía llevarse a cabo en la práctica.

En 1925, el Directorio ya había tomado la decisión de ocupar la bahía de Alhucemas, pero seguía buscando una solución que impidiera la guerra. El Directorio intentó negociar con Abd el-Krim una operación de desembarco pacífica: si el caudillo rifeño permitía el desembarco español en la bahía, se le concedería una especie de califato o emirato autónomo sobre un territorio concreto, incluyendo también parte de la zona de Melilla, donde Primo de Rivera había acordado realizar una retirada en el sector oriental. De esta forma, España podría deshacerse de dos tercios del Protectorado y quedarse solo con el otro, precisamente la parte más interesante para el Directorio: la costa.

Pero Abd el-Krim se mantuvo firme en su postura de rechazar las condiciones españolas y conservar la idea de la independencia del Rif. Este asunto se incluirá constantemente en la última fase de las negociaciones de Oujda entre los representantes rifeños, españoles y franceses en abril de 1926. Si bien el poder de Abd el-Krim había disminuido de forma considerable, nunca tuvo la voluntad de aceptar una condición de paz que no fuese la independencia absoluta del Rif, condición que, por las razones antes mencionadas, no podría ser aceptada ni por España ni por Francia.

Otra opción que exploró el Directorio fue la negociación con varias de las potencias mediterráneas con intereses en la región, las cuales podrían tener lugar en una conferencia internacional a la que asistieran todos los países interesados en Marruecos, o en el marco de negociaciones bilaterales con Francia o Gran Bretaña. Respecto a esta opción, Primo de Rivera, como se ha escrito anteriormente, se mostraba partidario de la cesión o del intercambio de territorios. En cuanto a la negociación con Gran Bretaña, era favorable al canje de Ceuta por Gibraltar[2].

A pesar de esta propuesta, que incluía el abandono total de la región, Primo de Rivera no conseguiría recuperar el Peñón. En cuanto a Francia, el general se mostró partidario de cambiar el Rif por Tánger, intercambio que demostraba un deseo de negociar con Francia y no de desarrollar una cooperación militar. La situación creada con la firma del tratado de 1912, al excluir a Tánger del control español, había sido considerada insuficiente por España. Unos años más tarde, en 1923, Francia, Inglaterra y España intentaron conseguir un estatus internacional para Tánger, pero las soluciones recogidas en este acuerdo no resultaron satisfactorias para los españoles, que consideraban que la influencia de España en la zona se reducía y la influencia francesa, por el contrario, aumentaba.

En resumen, en 1925, antes de iniciar negociaciones con los franceses, los españoles no habían logrado negociar un acuerdo ni con Francia ni con Inglaterra para la cesión de territorios, sino que solo habían obtenido fracasos en las negociaciones con Abd el-Krim con el objetivo de obtener un final pacífico del conflicto.

Posición de Francia respecto a la colaboración con España

Francia, en aplicación del Protectorado en Marruecos suscrito en 1912, implementó como primera tarea abrir las comunicaciones desde Fez con Argelia a través de Taza y proteger esta arteria vital de Marruecos de cualquier amenaza. Esta amenaza vendrá del líder indígena Abd el-Malek, quien mantendrá la presión sobre la zona francesa durante la mayor parte de la guerra de 1914-1915. Este líder, apoyado por Alemania en 1916, se instaló en la zona

[2] Entre 1917 y 1919, el Foreign Office había visto con interés la posibilidad de este intercambio, dado el valor estratégico de Ceuta frente al peñón de Gibraltar, que se consideraba vulnerable e indefendible en caso de ataque debido a los medios modernos existentes para hacer la guerra. Finalmente, después de numerosas discusiones entre comandantes militares británicos, el Almirantazgo no consideró apropiado apoyar el intercambio propuesto (Lowry, 1977: 195-204).

española, organizó allí contingentes, recibió suministros sin dificultad a través de Melilla y se aseguró de que los franceses estuvieran en estado de alerta continua.

En aquella época, los franceses consideraban la zona española como una región donde la anarquía y el desorden reinaban en casi todas partes sin obstáculos, lo que se revelaba como una gran amenaza para la seguridad de su Protectorado, pero la victoria de los aliados en la Gran Guerra permitiría disfrutar de un cierto periodo de relativa calma hasta 1920. A partir de ese momento, el mariscal Lyautey propuso al Gobierno español la adopción de un plan útil para la pacificación de Marruecos, que se traduciría en el periodo 1921-1923 en la reducción casi completa del bloque bereber del Medio Atlas y en la ocupación de todas regiones que ofrecían cierto interés desde el punto de vista económico. Este plan suponía una acción conjunta en varios ámbitos. En el ámbito militar, la idea era establecer una situación de seguridad mejorada y, por tanto, poner fin al uso reducido de fuerzas en zonas ya pacificadas. En el ámbito político, solo se haría el esfuerzo sobre las tribus que estaban del lado francés y, por último, en el ámbito económico, la prioridad era la conquista de zonas potencialmente ricas a nivel agrícola, minero e industrial.

El programa de pacificación útil de Marruecos incluía, durante el periodo de su ejecución, el mantenimiento de las tropas existentes a principios de 1921; es decir, «84 000 hombres de fuerzas regulares y 10 500 irregulares (63 batallones, 32 escuadrones y 24 baterías)». Pero dos factores impidieron ejecutar el plan diseñado por Lyautey: por un lado, la decisión del Gobierno no permitía mantener las tropas presentes en Marruecos y, por otro, el poder de Abd el-Krim al frente de los rifeños cambiaba la situación en el norte de Marruecos. De hecho, el jefe rifeño consiguió reforzar su poder como líder de las tribus de esta zona y la victoria sobre los españoles en Annual contribuyó a este objetivo, razón por la cual los franceses eran partidarios de pensar, inicialmente, que los rifeños solo controlarían la zona española[3].

La situación en el norte de Marruecos es seguida por Lyautey con sumo interés y el mariscal pronto comprende que la pasividad francesa será difícil de mantener:

> «Muestra al sultán y al gobierno francés el peligro de un orden político que acaba de nacer y está creciendo en el Rif, donde las pretensiones de los Rogui tienden a crear una especie de Estado independiente, contrario al orden establecido y reconocido por todos los tratados internacionales firmados por las grandes potencias de 1904 a 1912[4]».

---

[3] El general Lyautey lo explica en el siguiente telegrama al Gobierno: «Abd el-Krim es un rebelde de la zona española frente al cual nuestros vecinos se encuentran en un manifiesto estado de inferioridad. Si abierta y efectivamente tomáramos partido contra él —lo que probablemente no disgustaría a España y que, en caso de acuerdo militar, tal vez se vería obligada a pedirnos—, atraeríamos hacia nosotros a las masas rifeñas y a una, en nuestro frente norte comenzaría una lucha sangrienta, por la que asumiríamos todos los costes. Si, por el contrario, perdonamos a Abd el-Krim, lo que en última instancia es de nuestro absoluto interés, siempre y cuando siga siendo correcto con nosotros, incurriremos en recriminaciones de los españoles que nos acusarán de ayudar a sus adversarios. Tal vez sería oportuno señalar, ante los ojos de los españoles demasiado proclives a exigir actos de buena vecindad a nuestras expensas, que les corresponde, en definitiva, sustituir a Abd el-Krim en nuestro frente norte, pacificando su área» (SHD/GR/GR 3H101. Telegrama del residente general al Gobierno, 18 de febrero de 1924).

[4] SHD/GR/GR 1K95/5, Informe *Hacia la victoria franco-española en el Rif*, p. 17. En 1862, un hombre llamado Rogui intentó sin éxito derrocar al sultán. Este nombre continuará y se le dará en adelante a todo aquel que quiera destronar al sultán. Por eso, a Abd el-Krim a veces se le llama Rogui.

En cualquier caso, Lyautey decidió, en febrero de 1924, reforzar el sistema defensivo francés con la instalación de nuevos puestos militares al norte de Ouergha, hacia Ouezzan y Taza, intentando construir una línea de vigilancia para proteger a las tribus leales a Francia y también Fez.

La cuestión de la colaboración había surgido un tiempo antes de los ataques de Abd el-Krim a la zona francesa, pero sin la presión de conocer las verdaderas intenciones del líder rifeño, ya que los franceses estaban claramente posicionados para evitar una posible acción militar con los españoles en el Rif. De hecho, el embajador de Francia en Madrid, el señor Fontenay, se expresó en una carta al Ministerio de Asuntos Exteriores del 25 de marzo de 1924 sobre diversos temas. Primero, para señalar que quizá el Directorio estuviese barajando solicitar algún tipo de colaboración según ciertas informaciones de prensa, pero que desconocía este asunto por canales oficiales.

Así pues, en un primer momento, está claro que para los franceses la colaboración con los españoles era una cuestión que se originaría del lado español y el interés por esta colaboración debía sopesarse en la medida en que para Francia era una cuestión que estrechamente afectaba a sus intereses en el norte de África. Francia estaba preocupada por la opinión de que, en relación con Marruecos, se esperaba de Primo de Rivera una retirada española en el Rif y se constató que los españoles no eran muy proclives a solicitar la ayuda francesa, pero también que los franceses preferían a España como país vecino en Marruecos antes que a otros.

En ese momento, Francia estaba empezando a considerar que un acuerdo de actuación con los españoles podría ser posible y factible porque todos los intereses que estaban en juego podían alterar el *statu quo* existente, lo que podía ser muy arriesgado. Estos intereses internacionales y posibles alianzas o pactos fueron considerados por Francia para intentar un acercamiento hacia España en Marruecos, pues Francia pensaba que el carácter dictatorial del régimen español acercaba este país a Italia, que también estaba gobernada por un dictador. El posible alineamiento entre estos países era, sin duda, una circunstancia preocupante para Francia. Antes de producirse el ataque de Abd el-Krim en la zona francesa, los esfuerzos diplomáticos de Francia considerarían un acercamiento a España por los diversos motivos mencionados, pero la forma de esta aproximación no estaba muy clara. Parecía una prioridad para el Gobierno el mejorar la visión que los soldados españoles tenían de sus compañeros franceses.

La preferencia de Francia en ese momento era lograr una colaboración fuera de la acción militar; esta opción se adoptaría más tarde, cuando Francia tuvo su propia versión del desastre de Annual. Pero excluyendo la vía militar, los puntos propuestos al embajador en 1924 se tramitarán en Madrid para establecer la cooperación franco-española[5].

[5] «la alternativa sería una cooperación que se podría calificar de solidaria, que no implicaría ninguna medida bélica eficaz y que se limitaría a controlar estrictamente las fronteras terrestres y marítimas, evitando el contrabando y el reclutamiento de tropas. Actitud que podríamos, observando las formas, conciliar con la neutralidad» (SHD/GR/GR 3H100. Carta del embajador de Francia en España al Ministerio de Asuntos Exteriores, p. 3).

La retirada de los españoles a la Línea Estella es un hecho. A finales de 1924, Lyautey percibía la grave amenaza que Abd el-Krim suponía también para los franceses y ahora era la principal preocupación del mariscal, pero el Gobierno francés estaba muy lejos de apreciar del mismo modo los hechos que se estaban desencadenando en Marruecos. Sin embargo, Lyautey intentaba expresar la situación del Protectorado y las probables consecuencias de un posible ataque de los rifeños a la zona francesa y también pudo poner fecha a la probable acometida: la primavera de 1925. Era muy consciente de que la amenaza rifeña, aunque no era inmediata, requería consolidar el sistema de fuerzas establecido en Marruecos, lo que incluía el envío de recursos adicionales desde la metrópoli. Las preocupaciones de Lyautey sobre sus recursos eran razonables, ya que era obvio que la presencia de tropas francesas en Marruecos había disminuido, con una reducción de soldados bastante importante, pues en 1924 se contaba con aproximadamente 66 000 hombres.

El 12 de abril de 1925, Abd el-Krim lanzó un ataque sorpresa al mando de la tribu Beni Zeroual en la zona francesa del Protectorado. Los franceses quedaron sorprendidos por la fuerza y escala de este ataque. El 14 de abril, Lyautey telegrafió a París: «La situación ha evolucionado seriamente en los últimos dos días en el frente norte». Paul Painlevé, nombrado presidente



Conferencia hispanofrancesa de colaboración en Marruecos presidida por el general Gómez Jordana en Madrid en julio de 1925, con participación de representantes del Ejército y la Armada
(© Archivo familiar de Rafael Gómez-Jordana Moya)

del Consejo y ministro de la Guerra el 20 de abril de 1925, informa a Lyautey de que ya se habían dado las órdenes de reforzar el sistema francés en Marruecos. En verdad, el ataque de los rifeños superó las previsiones del mariscal:

> «La situación ha empeorado gravemente en nuestro frente norte, donde los contingentes de Abd el-Krim están hoy claramente enfrentados contra nosotros, han penetrado en varios puntos y han provocado deserciones detrás de nuestras líneas[6]».

Los ataques rifeños continuaron ejerciendo más presión sobre los franceses. El mando francés debía decidir qué acciones tomar en relación con estos ataques. En mayo, dada la necesidad de frenar el poder rifeño, la cuestión más importante era la del mantenimiento o la retirada de posiciones. El general Chambrum fue claro:

> «Para preservar la movilidad de los grupos en las operaciones y la libertad de sus comunicaciones con la retaguardia, es importante realizar una evacuación razonada de los puestos que han cumplido su función de bloqueo y que nos proporcionaron el tiempo necesario para concentrar los grupos Colombat y Freydenbertg».

Estos acontecimientos iban a desencadenar la búsqueda de colaboración con los españoles. La situación se había vuelto comprometida para los franceses y ahora esta cooperación se ofrecía como una buena solución para ellos.

Los Acuerdos de Madrid y la aproximación combinada

Una vez que la opción de colaboración entre Francia y España fue claramente la preferida para la acción conjunta en Marruecos, la maquinaria diplomática de estos dos países comenzó a funcionar a ritmo de combate. Unos meses más tarde, los esfuerzos cristalizarían en los Acuerdos de Madrid, que incluían toda una serie de estipulaciones firmadas como consecuencia de las acciones diplomáticas y de cooperación iniciadas principalmente a partir del ataque de los rifeños a la zona del Protectorado francés, entre las que destacan las siguientes:

— 1.º Vigilancia marítima de la costa de Marruecos (22 de junio de 1925).
— 2.º Colaboración para la vigilancia de las fronteras terrestres y la represión de transacciones sospechosas (8 de julio de 1925).
— 3.º Propuestas comunes que darían a las tribus un sistema de autoadministración (11 de julio de 1925).
— 4.º. Protección de Tánger (21 de julio de 1925).
— 5.º Posible cooperación militar contra las tribus rifeñas (25 de julio de 1925).
— 6.º Límites de las dos zonas de influencia (25 de julio de 1925).

[6] SHD/GR/GR 3H597. Telegrama del 25 de abril de 1925.



Reunión hispanofrancesa de Estados Mayores en Arbauoa (Marruecos) el 19 de agosto del 1925. En el centro, el general Naulin, el mariscal Lyautey y el general Riquelme (SHD)

De estos acuerdos, hay dos, el primero y el quinto, que están más vinculados con la colaboración militar que desembocó, a la postre, en el desembarco de Alhucemas. En el acuerdo para la vigilancia marítima de la costa de Marruecos, el hecho de que las fuerzas francesas de la Marina allí destacadas fuesen la parte principal de las que participaron en el desembarco bajo el mando del almirante Hallier y la posible cooperación militar contra las tribus del Rif proporcionaron el marco para llevar a cabo el desembarco en la forma que finalmente se desarrolló.

Tras el intercambio de notas del 4 de junio de 1925 entre el general Gómez-Jordana, presidente interino del Directorio Militar, y el señor Peretti della Rocca, embajador de Francia en Madrid, los Gobiernos de España y Francia iniciarían una serie de reuniones que dieron lugar a distintos acuerdos. En primer lugar, se creó una comisión formada por dos representantes de España y dos de Francia, asistidos por expertos militares y navales. Esta comisión se reuniría en el menor plazo posible para definir las condiciones con relación a las cuales se podría desarrollar un acuerdo que respetase la soberanía del sultán y asumiese la delegación de su poder sobre los califas de la zona española. Este acuerdo determinaría las posibles condiciones de paz que podrían ofrecerse a los rifeños. En segundo lugar, se alcanzó un acuerdo en referencia a la vigilancia del contrabando por tierra y mar, firmado a la vez por España y Francia, que se extendió también a la vigilancia recíproca de los sospechosos extranjeros de

ambas partes y a su expulsión. En el caso de que los acuerdos con los rifeños no prosperasen y fuese necesaria una acción franco-española, las condiciones de ejecución de estos podrían ser concedidas rápidamente por los delegados técnicos de los dos países. Transcurrido el tiempo imprescindible para la elaboración de los acuerdos anteriores y las medidas que los Gobiernos de los dos países quisiesen adoptar en relación con las distintas hipótesis, los compromisos derivados de las cláusulas primera, segunda y tercera estarían vigentes, pero en cualquier caso nunca antes del 1 de julio de 1925.

En el ámbito de la vigilancia marítima, la cooperación franco-española fue estrecha y continua. Ambos países comenzaron a dar instrucciones a sus armadas para el inicio de esta colaboración, las cuales se ejecutarían de modo provisional hasta la decisión final de ambos Gobiernos en la Conferencia de Madrid. El almirante Hallier recibió diversas instrucciones relativas a la vigilancia costera en un telegrama de la Armada desde París el 10 de junio de 1925. En la primera parte del mismo se le ordenaba:

> «Prepárense para partir a bordo del *Strasbourg* para contactar con el comandante del crucero español en el lado del Rif y organizar provisionalmente, de acuerdo con él, la participación francesa en la vigilancia a la espera de que se decida la organización definitiva de la misma en Madrid, donde comienza la conferencia en junio[7]».

Francia inició una vigilancia conjunta con España, pero, a la espera de acuerdos finales, se mantuvo cautelosa: «Temporalmente los métodos de vigilancia desde el punto de vista jurídico seguirán siendo los que actualmente aplican los españoles[8]». Para desarrollar esta colaboración provisional, se establecería el siguiente procedimiento: «Útil para organizar detalles de conexión y transmisión. Oficial francés destinado al Comandante en Jefe de Crucero español y viceversa. Se establecerá un breve código especial francés-español para su uso en embarcaciones vigiladas[9]».

Las fuerzas navales asignadas a la vigilancia podrían utilizar con normalidad, para las necesidades de sus cruceros todos los puertos de la costa marroquí abiertos al comercio. Además, los buques españoles podrían atracar en Orán y Nemours, al igual que los franceses en Algeciras, Málaga y Almería. Los buques de guerra de una de las naciones no podrían desembarcar ninguna fuerza armada en territorio puesto bajo soberanía o en la zona de influencia de la otra nación. En caso de que una acción militar fuese emprendida por una de las potencias en un sector o en un punto de la costa situado en su zona de influencia, el líder de la fuerza de la otra potencia se abstendría, mientras durase la operación de involucrar a sus buques en la vigilancia de este sector o este punto. En aplicación de este principio, los buques de guerra franceses se abstendrían, a partir de ese momento, de adentrarse en el interior de la bahía de Alhucemas.

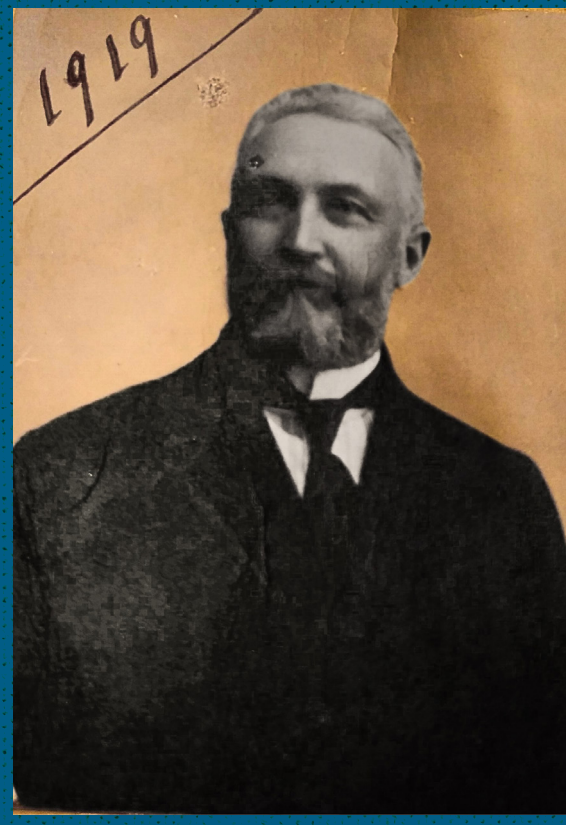
La comisión franco-española en Madrid firmó los últimos acuerdos de colaboración el 25 de julio de 1925, el primero relativo a los límites de las zonas de influencia francesa y española

---

[7] SHD/Marina. MV 1 BB4 81. Telegrama ministerial secreto n.º 5474. Escuadra del Mediterráneo. 3.ª División Ligera. Marina de París al almirante Hallier, 10 de junio de 1925.
[8] *Ibid.*
[9] *Ibid.*

Contralmirante Hallier

Jules-Émile Hallier nació en Anglure (Francia) el 23 de diciembre de 1868 y falleció en Niza el 20 de agosto de 1945. Politécnico de especialidad, embarcó por primera vez en 1889 sobre el acorazado *Courbet*. Ascendió a teniente de navío en 1898 y estuvo al mando de un torpedero en la defensa móvil de Túnez en 1903. Se diplomó en la Escuela Superior de Marina en 1905 y mandó en 1906 el torpedero *Sabre*. Comandante de la defensa fija de Fort-de-France en 1911, ascendió a capitán de fragata en 1913 y estuvo al mando del acorazado *Gueydon* en dos periodos durante la Primera Guerra Mundial. Ascendió a capitán de navío en 1918 y estuvo al mando del acorazado *Provence* en la escuadra del Mediterráneo en 1921. Ascendió a contralmirante en 1923 y fue puesto al mando de la 3.ª División Ligera en 1924, con la que participó en el desembarco de Alhucemas como comandante de la Flota francesa. Ascendió a vicealmirante en 1927 y fue nombrado jefe de la 3.ª Escuadra y prefecto de la Marina de Bizerta en 1928. Llegó a ser miembro del Consejo Superior de la Marina en 1929 y se retiró del servicio en 1930.



Almirante Jules-Émile Hallier (SHD)

en Marruecos y el segundo sobre la posible colaboración militar franco-española contra las tribus rifeñas y Djebala, marco en el que se desarrolló el desembarco de Alhucemas. Este segundo acuerdo firmado ese mismo día fue el marco de acción dentro del cual se pudo llevar a cabo el desembarco, como operación militar conjunta (realmente, combinada). Los términos del acuerdo detallan cómo desarrollar una posible operación militar conjunta y cómo establecer el mando y control.

En este acuerdo de colaboración militar, los dos Gobiernos demostraron su preocupación por asegurar, de la forma más eficaz, la cooperación militar de las fuerzas españolas y francesas

contra las tribus en ese momento insurrectas contra la autoridad del Majzén, que se negaban a cesar las hostilidades. Francia y España acordaron las siguientes disposiciones:

— 1.º El plan de todas las operaciones conjuntas será establecido entre los dos altos mandos, español y francés, en Marruecos y sometido a la aprobación de sus respectivos Gobiernos.
— 2.º Durante las operaciones conjuntas, los dos altos mandos permanecerán claramente diferenciados, pero mantendrán estrecha relación entre ellos por todos los medios que estimen necesarios.
— 3.º Las fuerzas españolas y francesas podrán, durante las operaciones militares realizadas tanto en tierra como en el aire, cruzar de forma temporal el límite de las dos zonas de influencia; sin embargo, excepto en el caso de operaciones coordinadas, las fuerzas españolas no deben entrar en territorio actualmente ocupado por fuerzas francesas y, a la inversa, las fuerzas francesas no deben entrar en territorio actualmente ocupado por fuerzas españolas.
— 4.º Las fuerzas que hayan utilizado, con carácter temporal, la capacidad de seguimiento y sobrevuelo solo deberán permanecer en la zona vecina durante el tiempo necesario para conseguir los resultados de la operación. Durante este periodo, los dos altos mandos se consultarán sobre la fecha de la evacuación o bien sobre la entrega a las autoridades de la zona en la que se ha ejercido el derecho de continuación y sobrevuelo, de las posiciones alcanzadas por las tropas de la zona vecina.
— 5.º A falta de acuerdo, en el plazo de seis meses, entre los dos altos mandos, la evacuación será realizada por derecho, salvo autorización previa del Gobierno en cuya zona de influencia esté vigente la facultad de continuación y revisión.
— 6.º El derecho de seguimiento y sobrevuelo podrá ejercitarse sin notificación previa, pero inmediatamente se darán todos los detalles útiles sobre las circunstancias de tiempo y lugar en que fue necesario ejercitarlo.

Pero la situación militar de Francia en aquel momento hizo que el embajador francés en España, Peretti de la Rocca, enviara, el mismo día de la firma del acuerdo, una carta al presidente del Directorio con la siguiente solicitud:

> «Mi Gobierno me pidió que informara a V.E. que los acontecimientos recientes […] han demostrado la necesidad, de que para garantizar la protección de Fez y las comunicaciones esenciales para la seguridad del norte de África francés, se ocupe toda la tribu de Beni Zeroual. En estas condiciones, por orden de mi Gobierno, agradecería a V.E. tener la amabilidad de confirmarme que el Gobierno español ha aceptado ahora que el Gobierno francés pueda empeñarse, sin límite de tiempo, en todos los territorios de la parte norte de la tribu Beni Zeroual, tras cualquier ocupación que considere necesaria […][10]».

El marqués de Estella, presidente del Directorio, respondió el 25 de julio al embajador de Francia en España sobre la petición del Gobierno francés:

> «los recientes acontecimientos en Marruecos han demostrado la necesidad, que expuse en mi conversación del día 23 con usted, de ocupar la tribu de Beni Zeroual

[10] SHD/GR/GR 3H275. Carta de Peretti de la Rocca al presidente del Directorio, 25 de julio de 1925.

> como medio para garantizar la protección de Fez y las comunicaciones esenciales para la seguridad del Norte de África francés, en consideración de este hecho, y de conformidad con lo previsto en el artículo 3 del acuerdo firmado hoy relativo a la cooperación militar franco-española (relativo a la posibilidad de cruzar el límite de zonas de influencia). El Gobierno español, obedeciendo a su amistoso deseo de lograr una colaboración franco-española en Marruecos tan íntima y sincera como las circunstancias lo permitan, consiente que, en adelante, el Gobierno francés lleve a cabo esta ocupación que considera necesaria, en todos los territorios que constituyen la parte norte de Beni Zeroual, sin que le sea aplicable la limitación temporal prevista en el resto del acuerdo[11]».

El 25 de julio continuó el envío de cartas entre los Gobiernos francés y español sobre los distintos puntos de los acuerdos de cooperación. En una nueva misiva al embajador, el general Primo de Rivera aclaraba, en referencia a una posible cooperación militar, que, en el momento de la firma del acuerdo, la única acción militar conjunta que el Gobierno español consideraba era el desembarco en la bahía de Alhucemas. El embajador francés también respondió el 25 de julio de la siguiente manera:

> «En una carta fechada hoy, el presidente del Directorio, refiriéndose al acuerdo relativo a una posible cooperación militar franco-española en Marruecos, dejó claro, en nombre del Gobierno español, que no contemplaba otra acción de cooperación militar que la un desembarco en la bahía de Alhucemas.
>
> Este desembarco debería coordinarse con una acción ofensiva de las tropas francesas cuyo objetivo se precisaría llegado el momento, siguiendo el procedimiento previsto en el artículo 1 de dicho acuerdo.
>
> El Alto Mando español se esforzará también en realizar demostraciones militares y navales en los límites de las zonas ocupadas del Este y del Oeste, y en las costas; en este último podrían participar unidades navales francesas, cuyo número y tipo serían determinados por el ministro de Marina francés tras el examen de las propuestas españolas.
>
> Tengo el honor de informar a V.E. que mi Gobierno está de acuerdo sobre este tema con el Gobierno de Su Majestad[12]».

Esta carta mostraba a la perfección las intenciones de ambos países respecto a las acciones militares a llevar a cabo: inicialmente, solo el desembarco (la historia demostrará que el marco de colaboración militar franco-española en Marruecos irá un poco más allá del desembarco), y, luego, establecía de forma sumaria la composición de la contribución francesa, en particular la participación de la Armada en el desembarco.

[11] SHD/GR/GR 3H275. Carta del presidente del Directorio a Peretti de la Rocca, 25 de julio de 1925.
[12] *Ibid.*

El proceso de planeamiento y preparación. De la ponencia de Gómez-Jordana a la orden de operaciones

El desembarco en Alhucemas era un problema militar estudiado y abordado en muchas ocasiones antes de 1925. No era, pues, un trabajo novedoso para muchos de sus protagonistas, sino que existía una base y un conocimiento sobre los que planear. En esta ocasión, la definición del proyecto se inició con la ponencia elaborada por el general Francisco Gómez-Jordana en abril de 1925, presentada el 9 de mayo al Consejo de Gobierno para su aprobación[13]. De una manera lógica, la inspiración intelectual del general Gómez-Jordana puede encontrarse en el proyecto elaborado por su padre en 1913, cuando era comandante general de Melilla.



Bahía de Alhucemas, en el croquis provisional de la zona de Alhucemas/España.
Depósito de la Guerra. Escala aproximada 1 :100 000. (Madrid): Talleres del Depósito de la Guerra, 1925.
1 mapa: lit., col.,montado sobre tela; 74 x 108 cm + 1 carpeta
(CEGE. Ubicación: AR. Signatura: MAR C.22 275 bis. Disponible en BVD)

[13] AGA, África, 81/9985, caja 7, expediente 3. Proyecto en líneas generales de desembarco en Alhucemas, 30 de abril de 1925.

La ponencia, a modo de directiva inicial, presentaba una visión completa de la operación resumida en veintitrés páginas, donde se indicaba, no obstante, que se dejaba «al Alto Comisario y al Almirante de la Escuadra, debidamente auxiliados por el general de las Fuerzas Navales de Marruecos y por el Estado Mayor del Ejército de ocupación» su planeamiento detallado. Marcaba así desde el inicio la necesidad de desarrollarlo de una manera conjunta. De igual manera, destacaba en su escrito la conveniencia de contar con la colaboración francesa, algo que en aquel momento aún no estaba acordado y que habría de alcanzarse en las siguientes semanas y meses. Aquí es importante subrayar que la operación se concibió con anterioridad a la decisión de colaboración de Francia, y sus preparativos ya estaban en marcha cuando esta decidió incorporarse a ella.

La ponencia sentó las bases de las instrucciones generales que habría de dar el Gobierno para establecer en su desarrollo una aproximación a las siguientes cuestiones: la necesidad de la operación, su alcance, su resultado, las dificultades a que se enfrentaba, la época en que realizarla, sus objetivos principales, las fuerzas de tierra, mar y aire necesarias, la logística a través de la organización de los servicios, el municionamiento, los víveres y el agua, los servicios sanitarios y el transporte, así como el material de campamento y fortificación. Prácticamente apuntaba todo lo que habría de ser tenido en cuenta para completar el planeamiento detallado de la operación, destacando como objetivos principales el castigo de la cabila de Beni Urriaguel y la ocupación de las posiciones necesarias para llevar a cabo la completa ocupación de la bahía de Alhucemas. Y como consecuencia de ellos, establecía como frente para realizar la operación anfibia la franja de costa comprendida entre el cabo Quilates y la punta de los Frailes.

A pesar del detalle con que realizaba parte de su análisis, el proyecto de Gómez-Jordana se encontraba al más alto nivel, dejando aún abierto el camino a que una solución política pudiera terminar con la sublevación en el Rif. De esta manera, entre sus páginas 6 y 7, establecía precisamente que, en paralelo a la preparación de la operación, debían mantenerse las negociaciones con Abd el-Krim en pos de un acuerdo amistoso que «evitase una operación complicada, difícil y cruenta». El general estimaba que la amenaza que supondrían los preparativos de una operación de esas dimensiones podría ayudar y facilitar un entendimiento con la insurgencia rifeña que evitase su ejecución y marcaba como tope para lograrlo el mes de junio, a partir del cual entendía que solo quedaría la alternativa de acometer el «golpe decisivo». Esa fecha límite estaba alineada con la época en la que su ponencia recomendaba el desembarco: entre la segunda quincena de junio y la primera de julio, al inicio del verano, cuando la meteorología y estado de la mar se preveían más favorables. Y en junio de 1925, Abd el-Krim rechazó las últimas propuestas, empeñado en una posición maximalista que exigía el reconocimiento de su República del Rif.

Adjuntos a aquellas veintitrés páginas se acompañaban unos nueve estados (anexos) muy importantes que contenían el detalle concreto de las fuerzas y apoyos disponibles para llevar a cabo la operación: fuerzas que intervendrán en el desembarco, elementos combatientes (Escuadra de Instrucción, Fuerzas Navales del Norte de África, elementos de transporte de la Marina de Guerra y elementos de aguada), Aviación del Ejército, elementos que podrían disponerse para su utilización en campaña (Aeronáutica de la Armada), municiones requeridas (para las fuerzas de desembarco), elementos de intendencia para atender la subsistencia

de la tropa, elementos sanitarios, elementos para el transporte de las tropas desde sus bases a la bahía (buques civiles) y elementos para el desembarco desde los buques a tierra (barcazas K, aljibes, remolcadores…)[14].

La ponencia y sus estados, una vez aprobados en su totalidad, fueron enviados a todas las autoridades implicadas del Ejército y la Armada, empezando por las respectivas subsecretarías, con la indicación de que cada uno de ellos habría de acometer a su nivel el planeamiento para realizar el proyecto comunicado. A la oficina del alto comisario y jefe del Ejército de África en Marruecos, cargo desempeñado por el propio Primo de Rivera desde octubre de 1924, le fueron remitidos el 11 de mayo, con la indicación de desarrollarlos de acuerdo con el almirante de la Escuadra. Sin embargo, esto no iba a ser así. El propio Primo de Rivera escribió una carta (personal y reservada) al general Ignacio Despujol, a la sazón su propio jefe del Estado Mayor del Ejército de África, en la que le apuntaba una serie de directrices para llevar a cabo ese planeamiento detallado y matizaba y ampliaba aquellas indicaciones generales recibidas por todos los actores participantes.

Contralmirante Eduardo Guerra Goyena

Nació en Cádiz el 29 de enero de 1862. Ingresó en la Armada en 1877. Entre otros destinos, formó parte de la dotación del cañonero *Lezo*, desplegado en Filipinas, así como la fragata *Vitoria*, el cañonero *Segura* o el acorazado *Pelayo*. Fue comandante del torpedero *Halcón* y del cañonero *Martín Alonso Pinzón*. Participó en la guerra de Melilla de 1909 y, fruto de sus despliegues en el Protectorado, elaboró la obra *Apuntes y Notas para el derrotero de la costa norte de Marruecos*, un breve trabajo publicado en 1913 por la Imprenta del Ministerio de Marina.
En 1924 fue nombrado jefe de las Fuerzas Navales del Norte de África, creadas ese año. Como tal, se estableció con su Estado Mayor en Tetuán, para asesorar al alto comisario en lo relativo a los asuntos navales correspondientes al Protectorado. De él dependerían las fuerzas navales desplegadas allí y las comandancias de Marina de Ceuta y Melilla. Fue el mayor responsable de la Armada implicado en todo el proceso de planeamiento conjunto de la operación en Marruecos y posteriormente ejerció el mando de sus unidades y aquellas otras que se le asignaron en el desembarco. Por su participación y contribución se le otorgó la Gran Cruz de la Orden Naval de María Cristina y la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval con distintivo rojo. Poco después del desembarco, en 1926, cesó en su jefatura y pasó a la reserva.

[14] AGA, África, 81/9985, caja 7, expediente 2. Escrito de remisión del proyecto en líneas generales de desembarco en Alhucemas al alto comisario, 11 de mayo de 1925.

En esta carta, en primer lugar, establecía como mando de las fuerzas de desembarco al general Sanjurjo, al tiempo que sugería que las dos columnas en las que se basaría la idea de maniobra de la operación fueran comandadas por los generales Saro y Fernández Pérez, respectivamente. También determinaba la fuerte implicación que habría de tener en el planeamiento y preparación el contralmirante Eduardo Guerra Goyena, jefe de las Fuerzas Navales del Norte de África, en quien descansaba la responsabilidad de la preparación de la contribución naval, al tiempo que de esta manera ordenaba dejar al margen del planeamiento y del esfuerzo principal del desembarco al almirante jefe de la Escuadra de Instrucción:

> «Al general jefe de la Escuadra puede comunicársele lo que ha de hacer cuando el general Guerra lo estime oportuno, y en la forma que a él, más conocedor que nosotros de las relaciones que con ese señor hemos de mantener en este asunto, le parezca. La base de todo es que realmente sea Guerra quien realmente dirija la operación de desembarco, aunque aparezca mandando el conjunto de las fuerzas navales el almirante[15]».

Y así fue, de manera que el desarrollo del planeamiento detallado fue realizado en África por las organizaciones de la Armada y el Ejército allí presentes, bajo la dirección del general Despujol. En este proceso se dejó al margen a muchos componentes de la operación que no se encontraban allí, hasta que estuvo muy avanzada y prácticamente solo tenían que incorporarse y coordinar lo ya decidido. Así, el 30 de julio, a poco más de un mes de la ejecución, el propio almirante de la Escuadra de Instrucción, Francisco Yolif, remitió una queja «al capitán general del Ejército de África» en la que apuntaba que, a pesar de haber transcurrido más de dos meses desde que se le había ordenado prepararse para una operación de desembarco en Alhucemas, aún no tenía noticias del plan que había de seguirse en la operación, sorprendido por ello, pues estimaba que habría de tomar parte muy principal en la preparación de dicho plan, al recaer sobre su autoridad el mando y dirección de las fuerzas a flote. La queja se extendía a más aspectos, pero su marginación había sido premeditada y, aun a pesar de asumir su jefatura, se le iba a entregar la orden ya elaborada y participada por su subordinado, el contralmirante Guerra, que con su Estado Mayor de las Fuerzas Navales del Norte de África sí iban a participar desde el inicio del planeamiento[16].

Con independencia del grado de implicación en el proceso de planeamiento, la realidad es que, a partir del mes de mayo, ya con las primeras instrucciones y la ponencia y estados elaborados por el general Gómez-Jordana dados, los escalones comenzaron con la preparación. La Armada empezó a hacer acopio de carbón, distribución de munición e incluso se completó la adquisición de las barcazas británicas de desembarco del tipo K. También se organizó la incorporación de los buques civiles de la Compañía Transmediterránea que habrían de transportar la mayor parte de la fuerza de desembarco hasta la bahía y se requisaron múltiples embarcaciones menores, caso de remolcadores y demás plataformas, necesarias para apoyar la operación.

---

[15] AGA, África, 81/9985, caja 7, expediente 2, p. 2. Carta del general Primo de Rivera al general Ignacio Despujol, 11 de mayo de 1925.

[16] AHAJSE, leg. 7634, doc. 271. Escrito del almirante comandante general de la Escuadra de Instrucción, 30 de julio de 1925.

Vicealmirante Francisco Yolif Morgado

Nació en San Fernando (Cádiz) el 2 de julio de 1861. Ingresó en la Armada en 1875. En sus primeros empleos estuvo desplegado en diversos buques en Filipinas, tras los que embarcó destinado en múltiples unidades, caso del crucero *Almirante Oquendo* o el acorazado *Pelayo*. Mandó el Grupo de Torpederos del Departamento de Cádiz, los cañoneros *Martín Alonso Pinzón* y *María de Molina* y los cruceros *Cataluña* y *Carlos V*.

Tras su ascenso a oficial general, fue designado sucesivamente comandante general del arsenal de Cartagena, director general de Navegación y Pesca Marítima y comandante general del arsenal del Ferrol. En enero de 1925, y ya en el empleo de vicealmirante, fue nombrado comandante general de la Escuadra de Instrucción.

En sus responsabilidades como jefe de dicha escuadra, se encargó del mando y la coordinación de todo el componente y los efectivos navales que participaron en el desembarco de Alhucemas, incluyendo los buques franceses que allí se destacaron, de modo que fue el oficial de la Armada de mayor rango en la ejecución de esta operación.

Por su participación y servicios en Marruecos, se le otorgó la Gran Cruz de la Orden Naval de María Cristina, la Gran Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo y la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, también con distintivo rojo.

Cesó como comandante general de la Escuadra de Instrucción en febrero de 1927 y en julio de ese año pasó a la reserva. Falleció en Cartagena, el 17 de diciembre de 1943.

Se alistaron las fuerzas de la Escuadra, que empezaron a realizar maniobras y ejercicios de tiro para preparar los buques y cohesionarlos, con la orden de reunirse en la bahía de Algeciras a comienzos del mes de junio. El día 1 de ese mes se trasladó al Protectorado a los más de ochocientos efectivos de un batallón de Infantería de Marina que ya se encontraba alistado desde el noviembre anterior y que se desplazó hasta Dar Drius, donde las siguientes semanas pasó a realizar un intenso adiestramiento y preparación junto con fuerzas del Ejército que habrían de participar con ellos en el desembarco.

De igual manera, se designaron los mandos y las fuerzas del Ejército que iban a participar, las cuales comenzaron a completar su adiestramiento y preparación, interviniendo en simulacros de embarque y estiba, así como en ensayos de desembarco en puntos diversos del litoral rifeño. Antes, en marzo, habían realizado ya una operación de alcance limitado en Alcazarseguer, que sirvió para estos mismos fines, integrando medios navales y terrestres, y de la que se extrajeron valiosas lecciones aprendidas. Se organizaron las fuerzas aéreas del Ejército, entre los que también se contemplaron los destacamentos aeronavales. Para ello se hizo acopio de bombas y combustible, a la vez que se incrementaron los vuelos de reconocimiento a lo largo

de toda la zona objetivo. El Depósito de Guerra y el Instituto Hidrográfico de la Marina trabajaron conjuntamente para unificar y armonizar las cartas y mapas disponibles, esenciales para realizar la operación.

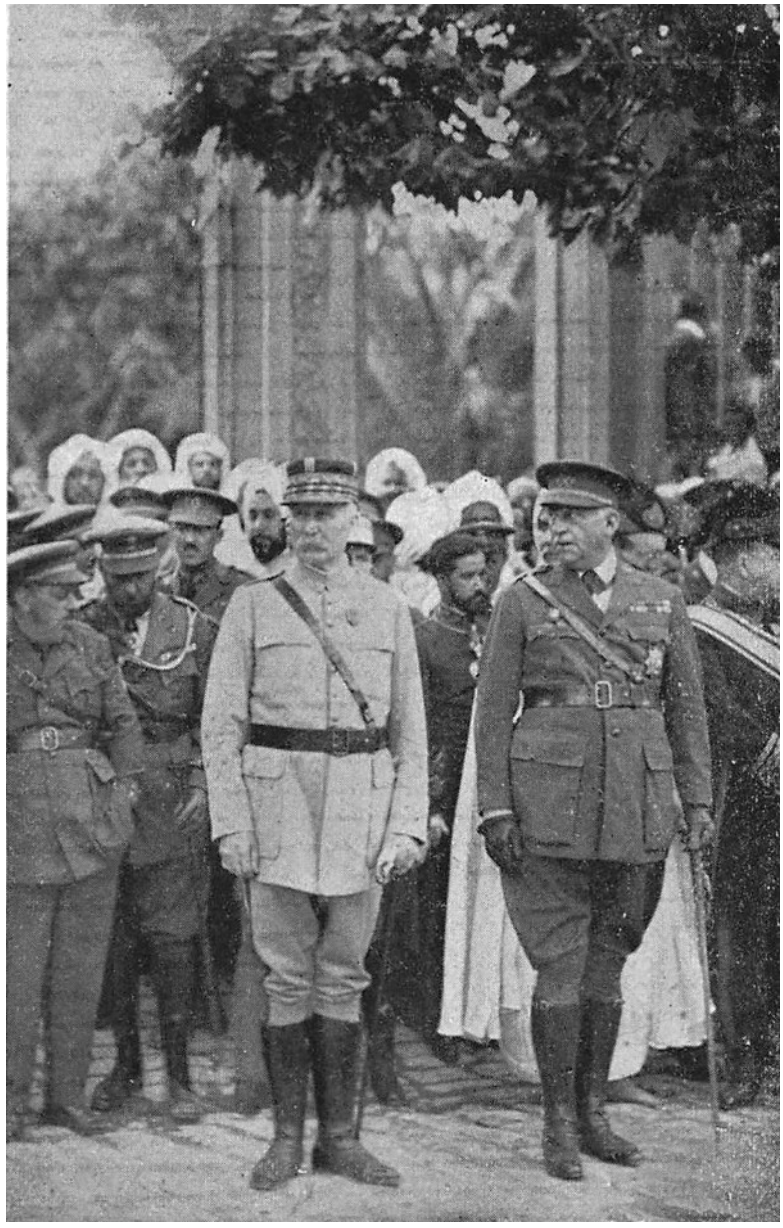
La sorpresa estratégica era imposible de lograr, dada la dificultad de ocultar los preparativos de una operación de esa magnitud, con concentraciones de tropas y medios materiales, y el incremento de los ejercicios de adiestramiento. Sin embargo, sí se estimaba que podría lograrse una sorpresa operacional y táctica, confundiendo a los rifeños sobre la zona donde se llevaría a cabo el desembarco, obligándoles así a extender su despliegue para reducir su concentración de fuerzas, algo también muy difícil, pues Abd el-Krim siempre estuvo convencido de que el objetivo no podía ser otro que la bahía de Alhucemas. La extensión del frente y la longitud de esta bahía hacían inviable un desembarco que lo abarcase en toda su amplitud con los recursos navales y de desembarco disponibles, por lo que el planeamiento se dirigió a organizar un desembarco en un frente reducido. Para ello se desarrollaron y presentaron tres líneas de acción: un desembarco simultáneo en las playas de Suani y Sfiha (frente a Axdir), un desembarco simultáneo en la playa de Sfiha y la península de Morro Nuevo y un desembarco simultáneo en la playa de Suani y la península de Morro Nuevo. Del primer análisis se concluyó que Axdir marcaba la zona mejor defendida, lo que excluía la playa de Sfiha y dejaba la tercera línea de acción como la más practicable.

Quedaban igualmente por concretar los puntos y playas de desembarco, así como definir los objetivos tácticos que permitieran alcanzar el dominio de la bahía. Mientras se trabajaba en ello, en el análisis de los reconocimientos aéreos y marítimos llevados a cabo sobre la península de Morro Nuevo, oficiales del Ejército y la Armada identificaron de forma conjunta dos playas que mostraban buenas características para ser abordadas: la playa de la Cebadilla, situada al oeste de Morro Nuevo, y una escotadura en esa península llamada la cala del Quemado. Además, los reconocimientos realizados los últimos días desde el aire y la mar matizarían aún más la línea de acción elegida, al mostrar que la playa de Suani también contaba con numerosas fortificaciones y artillería que podrían impedir el desembarco, de manera que en el último momento esta habría de descartarse también, dirigiendo todo el esfuerzo de la operación hacia el entorno de Morro Nuevo, allí donde la playa de la Cebadilla y la cala del Quemado habían mostrado su bondad para ser abordadas desde el mar.

El propósito de la operación apuntó entonces a ocupar una base de operaciones sobre la bahía de Alhucemas que pudiera albergar y permitir la maniobra de una fuerza de unos veinte mil hombres, desde la playa de la Cebadilla hasta Adrar Sed-dun. Para alcanzarlo, la maniobra de desembarco se organizó sobre las dos columnas antes citadas. A la de Ceuta, al mando del general Saro, se le asignó el cometido de desembarcar en la playa de la Cebadilla, mientras que la de Melilla, al mando del general Fernández Pérez, realizaría inicialmente una demostración anfibia, para después desembarcar a la orden.

Las fuerzas navales apoyarían la operación organizadas en cinco elementos coordinados por el almirante Yolif: la Escuadra de Instrucción y la Escuadra francesa de cooperación, que proporcionarían el apoyo de fuego naval sobre la costa; la Flota de Transporte, formada por los buques civiles que trasladarían el grueso de la fuerza de desembarco hasta la bahía y cuya incorporación respondió a un plan específico; los elementos de transporte de

la Marina de Guerra, con las barcazas que proyectarían a la fuerza de desembarco en el movimiento buque-costa, y las Fuerzas Navales del Norte de África, que darían protección cercana a las dos anteriores. La bahía se dividiría en tres sectores: el de poniente, asignado a las Fuerzas Navales del Norte de África; el central, a la Escuadra de Instrucción, y el de levante, a los buques franceses.



Encuentro entre los generales Philippe Pétain y Miguel Primo de Rivera en Algeciras, agosto de 1925 (Revista *La Esfera*)

El resultado del proceso

El hilo del proceso fue cosiendo las costuras pendientes y afinando las coordinaciones a través de diversas reuniones realizadas entre los distintos elementos participantes. Por un lado, tuvieron lugar reuniones políticas y militares con Francia, que, como se ha visto, inicialmente culminaron en unos acuerdos que dieron fuerza a la alianza y facilitaron la coordinación para la incorporación de su contingente naval y aéreo. Por otro, hubo continuos encuentros de trabajo en Tetuán, Ceuta y Melilla por los diferentes niveles de la fuerza naval y terrestre allí organizados. El 21 de agosto, Pétain se reunió en Algeciras con Primo de Rivera, acompañados por Yolif y Sanjurjo, así como por sus respectivos jefes de Estado Mayor, entre otros. Se expusieron los planes preparados, se acordaron los términos y se avanzó en la coordinación del lugar, fecha y hora del desembarco.

Después de varios meses de trabajo, ya con Francia alineada con una operación a la que sumaba un contingente naval de buques de superficie y una escuadrilla de aeronaves, el 1 de septiembre el general Primo de Rivera marchó a Tetuán. Allí se reunió con todos los mandos de la Armada y el Ejército implicados en la operación, acompañados de los representantes de sus respectivos estados mayores, junto con el almirante Hallier. Ese día se emitieron las instrucciones generales para el desembarco, una orden que ya incluía todos los detalles que era preciso impartir a ese nivel para la ejecución, complementadas por los productos que se elaboraron para el resto de los niveles, en forma de órdenes muy detalladas que abarcaban todos los aspectos, desde el embarque y la movilización de buques y embarcaciones civiles, pasando por el traslado de la fuerza a la zona de objetivo anfibio y llegando al empleo de los servicios de combate o el apoyo de fuegos[17].

Con los medios navales y aéreos franceses incorporados, el general Primo de Rivera formalizó como objetivo por alcanzar la dominación de la parte de costa de la bahía de Alhucemas comprendida entre Axdir y Morro Nuevo, pasando por Adrar Sed-dun y Morro Viejo. Las instrucciones ordenaron que, para ello, la fuerza iniciase el embarque a partir del 5 de septiembre en Ceuta y Melilla, desde donde comenzaría el movimiento hacia el área de objetivo anfibio. El día 6, la fuerza proveniente de Ceuta debería posicionarse frente al Lau para atraer la atención del enemigo y realizar allí una demostración y una operación de castigo por el fuego naval y aéreo. Desde allí, el plan ordenaba su transbordo a las barcazas K, remolcadas por los guardacostas de las Fuerzas Navales del Norte de África, para iniciar el desembarco en la playa de la Cebadilla a las 4:00 horas del día 7 de septiembre.

Por su parte, la fuerza proveniente de Melilla navegaría hasta Sidi Dris, donde el día 6 realizaría una demostración anfibia y permanecería a la espera en la mar. A partir del día 8 recibiría las barcazas que hubiera liberado la otra columna y estaría preparada para desembarcar en la playa de Sfiha y El Espalmadero en el caso de que la resistencia lo permitiese y, en caso contrario, se dirigiría a la zona de Morro Nuevo, para desembarcar tras la columna del general Saro,

[17] AGMM, África, Comandancia de Melilla, caja n.º 1334. Instrucciones generales para el desembarco en la bahía de Alhucemas, 1 de septiembre de 1925.

bien en cala Bonita y cala del Quemado o bien en la misma playa de la Cebadilla. El plan preveía tener consolidado el objetivo final el día 20 de septiembre.

En sus instrucciones para el desembarco, Primo de Rivera no contó con la previsión meteorológica para el día previsto ni había tenido apenas en cuenta el estado de la mar. Poco después de firmarlas, la fuerza naval y la fuerza de desembarco se reunirían y comenzaría el embarque conforme lo previsto. Pero como sucede con la mayor parte de las operaciones militares, desde ese momento, el encuentro con el enemigo, la mar, el terreno y la meteorología se encargarían de cambiar lo que se había planeado.



El general José Sanjurjo embarcando en una gasolinera para transbordar posteriormente al acorazado *Alfonso XIII* hacia Alhucemas, septiembre de 1925 (AGMM, BVD)



Capítulo sexto

Planeamiento táctico terrestre, naval y aéreo de las operaciones

Jesús Albert Salueña
Rafael Aparicio Azcárraga
José María Blanco Núñez
Guillermo Calleja Leal
Jorge Clavero Mañueco
Ricardo Navarro Suay

Consideraciones sobre el planeamiento final de las operaciones terrestres

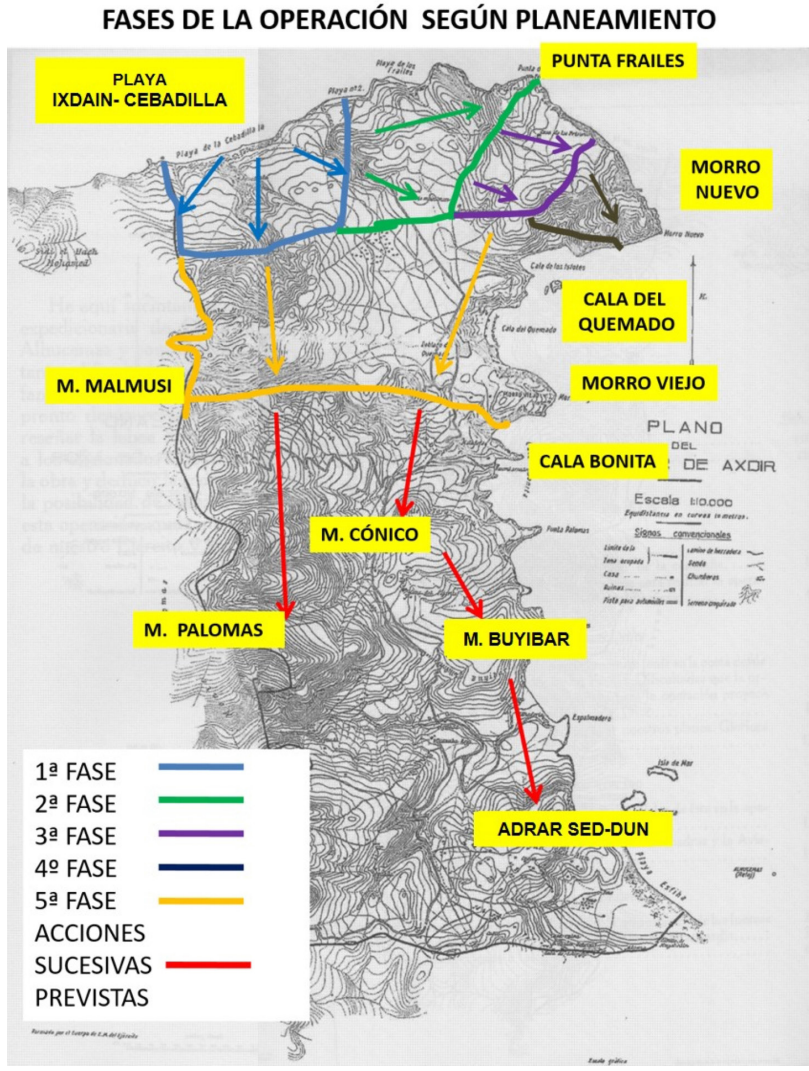
Para la operación de desembarco en Alhucemas, Primo de Rivera fijó en la fase de planeamiento como «objetivo principal» el de ocupar una base de operaciones para, a partir de ahí y una vez consolidada, progresar hasta Axdir. Se trataba de establecer una cabeza de playa de reducidas dimensiones sin contemplar una fase de explotación del éxito. En su libro *Las etapas de la pacificación*, Manuel Goded deja entrever la frustración que le produjo este plan que, en su opinión, no respondía a la ortodoxia militar por ser «incompleto».

Para ejecutar la operación se constituirían dos brigadas: la de Ceuta, mandada por el general Saro, y la de Melilla, dirigida por el general Fernández Pérez, las cuales, por no disponer del suficiente número de barcazas, deberían desembarcar de forma sucesiva en este orden.

Los oficiales que estudiaron los aspectos terrestres de la operación de Alhucemas fueron conscientes de que su éxito dependía de un adecuado planeamiento logístico. En lo que a táctica se refiere, una vez las unidades estuvieran en tierra, Abd el-Krim no tendría capacidad de desalojarlas, ya que dispondrían de una aplastante superioridad de fuegos. Tan solo la carencia de recursos (munición, víveres y agua) podría obligar a un reembarque. Más que los rifeños, la amenaza para el éxito de la operación radicaba en que las condiciones de la mar impidiesen la llegada de suministros. Considerando este riesgo, Primo de Rivera fijó una

acumulación de recursos para al menos tres meses. El agua se estimaba como el recurso más crítico. Su carencia impediría el desembarco del ganado, limitando la movilidad y la potencia de fuego de las unidades.

El desembarco de la Brigada de Ceuta deberá hacerse en la playa de la Cebadilla, mientras que a la de Melilla no se le fija un lugar exacto, sino que se deja al albur de la evolución del combate, teniendo como opciones la cala del Quemado, la cala Bonita o la misma playa de la Cebadilla. Esta última presentaba el inconveniente de que, superada la lengua de arena de la playa, las tropas tendrían que abordar una empinada pendiente con la dificultad añadida de tener que transportar a brazo la impedimenta, el armamento y la munición. En sentido contrario, como ventaja, parecía ser la zona menos defendida y, desde ese punto de vista, con mayores facilidades para la ocupación inicial y el posterior avance.



Fases de las operaciones terrestres del desembarco de Alhucemas según planeamiento (elaboración propia)

En cuanto al detalle de la ejecución de la operación, tras la preceptiva preparación artillera previa al desembarco, sorprende el propósito de que los carros de combate, transportados en las barcazas K de la primera oleada de la vanguardia, que abordarían la playa en su extremo oeste, deberían ser los primeros en desembarcar para inmediatamente marchar hacia el este de la playa, deteniéndose a vanguardia del resto de las K, de forma que constituyeran una «línea de protección» para las unidades que deberían entonces iniciar el desembarco. En unos momentos en que la rapidez era clave para el éxito, llama la atención la obligada espera de las tropas embarcadas en las K, ya en la playa, impuesta por esta complicada maniobra bajo fuego enemigo.

Previsto inicialmente para la noche-madrugada del día 7 de septiembre, hasta el momento en que se considerase consolidado el desembarco, se habían fijado cinco fases. No se estableció un esquema horario rígido, sino que se dejaba a la iniciativa y buen criterio de los mandos desembarcados el inicio de cada una de ellas:

— 1.ª fase: asegurar la cabeza de playa y establecer al oeste de esta un fuerte flanco defensivo que debería fortificarse aprovechando el cauce de uno de los arroyos que desciende desde el monte Malmusi. No se preveían posteriores avances en dirección oeste.

— 2.ª fase: establecido y consolidado este flanco oeste, avanzar hacia el este para llegar hasta la punta de los Frailes ocupando la batería enemiga n.º 1, situada al suroeste de aquella.

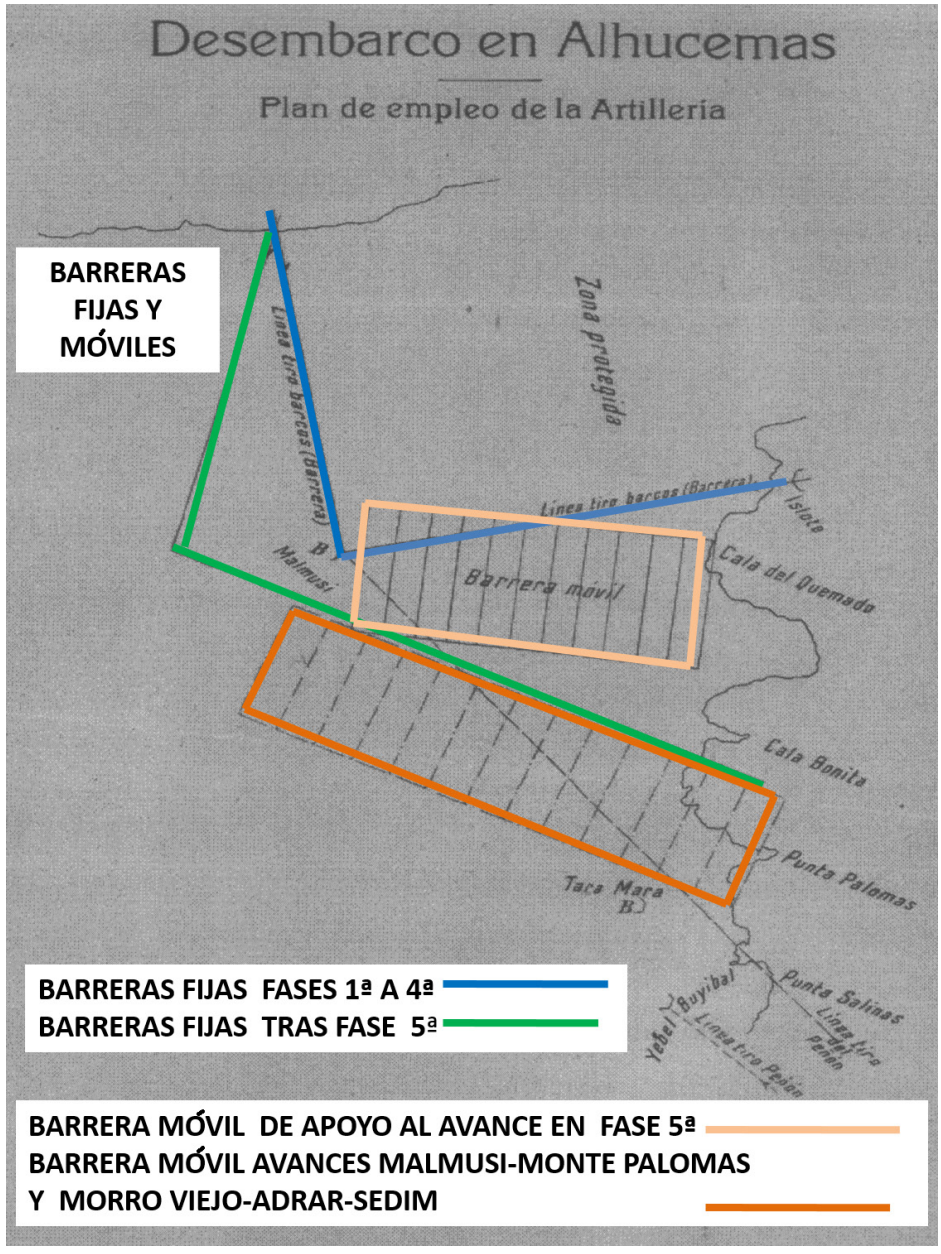
— 3.ª fase: continuar la progresión en dirección este, ocupando la divisoria de los dos barrancos entre la punta de los Frailes y Morro Nuevo, desde donde se dominaban las baterías enemigas n.º 2 y n.º 3.

— 4.ª fase: continuar el avance hacia el este hasta alcanzar Morro Nuevo y ocupar las baterías n.º 2 y n.º 3.

— 5.ª fase: realizar un cambio de frente, avanzando en dirección sur hasta la línea monte Malmusi-Morro Viejo, que debería fortificarse, incluyendo la cala del Quemado y, a ser posible, cala Bonita. La cabeza de playa creada sería protegida por barreras de fuego, en su frente sur y flanco oeste, para dificultar cualquier intento de contrataque rifeño.

Una vez finalizada esta última fase, Primo de Rivera preveía una pausa operacional de tres o cuatro días antes de continuar el avance en dirección a Axdir. Este plazo permitiría completar el desembarco de la Brigada de Melilla, así como los suministros necesarios para continuar la operación. Según el general en jefe, los combates más intensos se librarían en el avance hacia Axdir, por lo que se aconsejó moderación en el consumo de munición en estas fases iniciales de la operación.

Terminada la acumulación, se avanzaría en todo el frente: la Brigada de Ceuta se dirigiría desde monte Malmusi hacia monte Palomas, mientras que la de Melilla lo haría desde Morro Viejo al monte Cónico, continuando hasta el monte Buyibar y Adrar Sed-dun, lo que completaba la consecución del «objetivo principal». Estos avances serían apoyados por barreras artilleras móviles.



Plan de fuegos terrestres en apoyo a las operaciones (elaboración propia)

Es lógico que, dada la importancia de la acción artillera, este aspecto fuese tratado en detalle en el planeamiento de la operación. En la Primera Guerra Mundial se produjo una revolución en cuanto a la articulación de la artillería para el combate. Apareció la especialización de misiones: protección, acompañamiento, preparación, contrabatería, etc. Tampoco deben olvidarse los avances en las técnicas de adquisición y localización de objetivos y en la corrección del tiro. Los artilleros españoles conocían estas innovaciones, que no habían sido experimentadas por las características de la guerra de Marruecos, pero que lo serían en Alhucemas.

Al no poder desembarcar ganado en las primeras fases de la operación, las piezas de las baterías de acompañamiento debían ser movidas a brazo, una dura tarea si se tiene en cuenta que varias de las ocho cargas en que se descomponía el obús 105/11 superaban los 100 kg.

Carentes de una cartografía precisa, con la colaboración de la Aeronáutica Militar, los artilleros elaboraron, a partir de fotografías aéreas, un «cuadriculado del terreno», con cuadrículas de 250 metros de lado, que abarcaba todo el espacio afectado por la operación. Cada cuadrícula se denominaba por un código numérico que permitía rapidez en la ejecución de los fuegos, tanto terrestres como aéreos o navales.

Aunque los buques proporcionaban una potente masa de fuegos, básica para crear barreras y batir de enfilada los barrancos que bajaban a la costa, sus piezas, con trayectorias muy tensas, resultaban inadecuadas para los fuegos de contrabatería. Esta misión, vital tras la estabilización de las líneas, se consideró más adecuada para las piezas de tiro curvo asentadas en el peñón de Alhucemas, ocho de las cuales (obuses Schneider 155/13) disponían de proyectiles con carga de iperita, cuyos efectos neutralizaban las piezas enemigas por largos periodos. Por otro lado, por la carencia de medios de enlace para la coordinación de movimiento y fuego, se acordaron señales con paneles y banderolas o que las baterías de acompañamiento indicasen con la intensidad de sus fuegos las zonas de objetivos que los aviones, los buques o las baterías del peñón deberían batir con mayor prioridad.

Dado que no estaba prevista una fase de explotación del éxito, se encomendaba a los ingenieros, una vez alcanzados los objetivos finales, la organización de líneas con fuertes posiciones defensivas.

Por último, en otro orden de cosas, aunque no fue objeto de un planeamiento detallado, sí que se tuvo presente que, una vez consolidada la cabeza de playa y realizados los avances hasta Axdir, iban a ser precisos tanto la intervención como el servicio en campaña de unidades que llevaran a cabo la vigilancia y dieran cobertura de seguridad a los movimientos internos de personal y material dentro de la zona que estuviera bajo el control de las tropas españolas, así como la seguridad y salvaguardia interna del personal allí desplegado. Para ello se contaría con efectivos del Cuerpo de la Guardia Civil que, tanto por su carácter polivalente como por la experiencia adquirida en otros escenarios como Cuba e, incluso, en el mismo norte de África desde la guerra de 1860 y en las dos primeras décadas del siglo XX, eran idóneos para el desempeño de cualquier cometido que se les asignara con la finalidad de mantener la retaguardia segura, bajo control y en orden.

El Cuerpo de la Guardia Civil ya estaba organizado y contaba con una firme presencia en Marruecos, en concreto en Melilla desde 1893 y en Ceuta desde 1898. En marzo de 1919 se había creado la Comandancia de la Guardia Civil de Marruecos, reforzada apenas un año más tarde y que, junto con la fuerza asignada en Ceuta y Melilla, desplegaría sus elementos en Hadú, Tetuán y Larache. Por lo tanto, las bases desde donde podría partir el apoyo de este Cuerpo a las fuerzas terrestres que desplegaran en Alhucemas ya estaban, en la práctica sobre el terreno, aclimatadas y eran conocedoras de las peculiaridades de la cultura propia de las gentes del Rif. Los cometidos que se les encomendarían a los miembros del Cuerpo, la

forma de llevarlos a cabo y la necesidad de aumentar su despliegue en Marruecos no pueden estar mejor descritos que en las siguientes declaraciones del general Fernández Silvestre al diario *ABC* durante el mes de noviembre de ese año 1919:

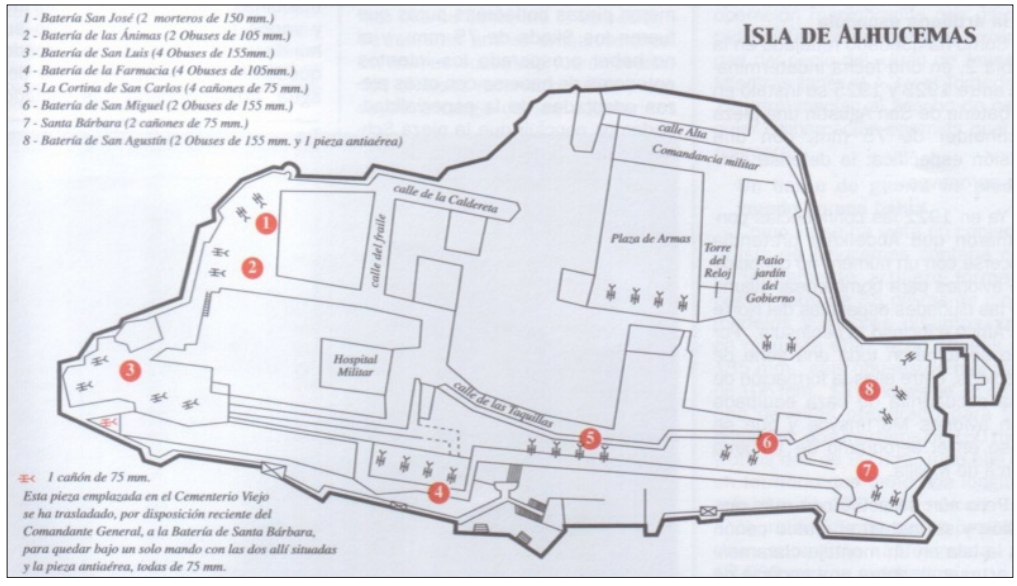
> «La escasa Guardia Civil que allí tenemos hace servicios inapreciables, pero están materialmente destrozados por el constante y peligroso servicio que sobre ellos pesa. A retaguardia de la primera línea, ocupada por las fuerzas del Ejército, los vamos estableciendo en Puestos, como en la Península, para que desde ellos irradie su acción. El prestigio que tienen entre los moros por su veterana bizarría y su práctica de servicio evitará las agresiones —constantes a convoyes y viajeros— que no se pueden hacer desaparecer de otro modo. Allí hay un problema de bandolerismo, como lo hubo en España, de fácil solución con fuerzas del benemérito Instituto».



Uniformidad de servicio para la caballería de la Guardia Civil destacada en el Protectorado de Marruecos (Melilla, Ceuta y Larache), según la cartilla de uniformidad aprobada por ROC de 5 de agosto de 1922. Dibujo de G. Moreno Zamora (© Cortesía del coronel G. Moreno Zamora)

El planeamiento naval de detalle

El almirante jefe de las Fuerzas Navales del Norte de África, en colaboración con los estados mayores de la división al mando de Sanjurjo y de las brigadas de Saro y Fernández Pérez, planeó la composición de los dos convoyes (uno por brigada), a petición por escrito dirigido al capitán general del Ejército de África[1] por el almirante de la Escuadra, que estaba concentrada en Algeciras desde el 5 de junio de 1925, antes de la Conferencia de Madrid con los franceses. Fruto del estudio de lo acaecido en los Dardanelos durante la Primera Guerra Mundial y, sobre todo, con las enseñanzas del «ensayo» de Alcazarseguer, se decidió que el embarque de las tropas y sus aprovisionamientos se ejecutasen en orden inverso al de su prevista utilización (Blanco Núñez, 2017: 495). El traslado a la «zona objetivo», incluyendo sendas diversiones para intentar confundir al enemigo y el movimiento buque-costa (embarque en las K para el asalto anfibio y diseño de las sucesivas olas de desembarco, es decir, el plan del escalón de mar [Blanco Núñez, 2017: 496-498]), fue también fruto de un detalladísimo planeamiento que luego, como suele ocurrir, fue «muy maltratado» por diversas adversidades: las malas comunicaciones de la época y la falta de un detallado estudio hidrográfico de las playas seleccionadas. Los detalles de todos los mandos y los enlaces que deberían ir en cada Estado Mayor, tanto en las fuerzas españolas como en las francesas, pueden verse en el estudio de Quintana y Llabrés (Quintana Martínez y Llabrés Bernal, 1928: 260).



Despliegue de artillería en el peñón de Alhucemas (elaboración propia)

[1] Comunicación enviada al capitán general del Ejército de África por el comandante de las fuerzas navales destinadas a Alhucemas, donde se mostraba la necesidad de coordinar un plan de operaciones para el desembarco. Operación de desembarco en Alhucemas (AHA AB 07634 / 115. Estado Mayor. Partes de Campaña. Algeciras, 30 de julio de 1925 / 6 de agosto de 1925).

De la orden firmada por el comandante en jefe, a bordo del acorazado *Alfonso XIII*, el 7 de septiembre de 1925[2] a las 10:30 de la mañana, se puede deducir el planeamiento final táctico para la posterior ejecución de las operaciones navales (véase Anexo I.2). En resumen, se fijaron las condiciones de ejecución nocturnas de la operación, el horario, posición y formación de las flotillas, así como las distancias que mantener entre ellas, las instrucciones para el movimiento buque-costa y la distancia o el acercamiento a la costa que le estaba permitido a los buques. Asimismo, se determinaron las premisas de seguridad y sorpresa para el éxito de la operación, la situación de la escuadra francesa y, sobre todo, se definieron las prioridades y características de los apoyos de fuego a prestar por los buques de la escuadra en beneficio de las tropas que iban a protagonizar el desembarco. Finalmente, se concedía al almirante amplio margen de flexibilidad e iniciativa para resolver por sí o modificar las acciones navales «según su pericia aconseje».



Desembarco de Alhucemas (4,5 x 6 cm a 9 x 12 cm)
(AHEA. Centro Cartográfico y Fotográfico. Signatura procedencia: 12119-3.ª S.C.F.
Serie 2.ª. Cartera [Ob]: 16398. Negativo [Ob]: 01)

[2] En las Instrucciones generales para la operación de desembarco en la bahía de Alhucemas del 1 de septiembre se señalaba el inmediato siguiente día 5 como día de comienzo de la operación aunque se ratificó, definitivamente, para ese mismo 7 de septiembre.

Aspectos fundamentales para el planeamiento táctico de las operaciones aéreas

Terminada la Primera Guerra Mundial, el Poder Aéreo se abría paso como una eficaz herramienta para la resolución de los conflictos. A los creadores de las teorías del empleo de la Aviación (Giulio Dohuet, sir Basil Liddell Hart o Billy Mitchell), hay que añadir el nombre del padre de la Aviación Militar en España: Alfredo Kindelán y Duany.

Alfredo Kindelán y Duany (1879-1962)

Es considerado el ideólogo y fundador de la Aviación Militar en España. Terminados los estudios en la Academia de Ingenieros, es ascendido a primer teniente en marzo de 1899. Su primer destino es la Compañía de Aerostación, mandada por el comandante Pedro Vives Vich. Ya nunca abandonaría la Aeronáutica Militar. Elegido para formar parte de la primera promoción de pilotos, en 1911 obtiene el primer título de piloto militar español. Logra todos los títulos aeronáuticos de la época: piloto de globos, piloto de dirigibles, observador de aeroplano, observador de globo y piloto de avión.

Es jefe del primer destacamento de Aviación en África en noviembre de 1913 y jefe del aeródromo militar de Tauima. Es nombrado responsable de la Escuela Nacional de Aviación Civil y crea la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares en 1922. En 1923 es nombrado jefe de las Fuerzas Aéreas de África y director general de Aeronáutica en 1926. Entre otras muchas condecoraciones durante las diversas fases de la guerra de África, tras ser herido en un vuelo de bombardeo en 1923, obtiene la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo.

El teniente coronel Kindelán participó en Alhucemas como jefe de la Tercera Escuadra. De él dependían el Grupo de *Fokker* y el Grupo de los *Breguet 19* que operaron desde Nador.



Alfredo Kindelán y Duany. Fotografía, 1940 (AHEA)

Durante la preparación de Alhucemas se tuvo en cuenta que las diversas acciones de la Aeronáutica Naval y Militar tendrían unos efectos de naturaleza eminentemente estratégica, lo que no suponía dejar de lado un detallado planeamiento táctico porque uno de los factores claves para el éxito en una batalla es la superioridad en el enfrentamiento y en gran parte esta se basa en el conocimiento del enemigo. En el ámbito del planeamiento táctico, la Aviación Militar era la herramienta fundamental para localizar y neutralizar la artillería enemiga y apoyar el movimiento de las tropas españolas mediante tres tipos de misiones principales: señalamiento de objetivos y corrección de disparos de artillería naval y terrestre[3], presencia permanente durante los movimientos de las unidades terrestres para neutralizar a la artillería enemiga mediante programación de vuelos de forma continuada y ataques en cadena y, como es lógico, el bombardeo y ametrallamiento en apoyo a las unidades terrestres; es decir, lo que hoy se conoce como Apoyo Aéreo Cercano (CAS).



Línea de aviones en el aeródromo de Tauima (Nador), centro neurálgico de las operaciones aéreas sobre Alhucemas (AHEA)

[3] Mensajes visuales basados en el Reglamento de enlaces. Sistema completo de señales mediante paineles colocados por las unidades de infantería para informar a los pilotos de su situación y el código de bengalas de colores lanzadas desde el aire, para indicar la presencia enemiga o corrección en los disparos de la artillería española.

En cuanto a la Aviación Militar, España desplegó en el desembarco 136 aeronaves que, unidas a los dieciocho hidroaviones de la Armada, a los seis hidroaviones franceses y a los dos *Junkers F13* de la Cruz Roja Española, sumaron un total de 162 aeronaves. En cuanto a personal, las misiones y cometidos que, oportunamente, se determinasen según las necesidades generales y particulares del combate, serían asignadas tanto a la Aeronáutica Naval, a la militar e, incluso, al personal específico de la Guardia Civil que este Cuerpo tenía incluido dentro del Servicio de Aviación.

En consecuencia, para el empleo eficaz de los medios aéreos disponibles, personales y materiales, se tuvieron muy presentes las posibilidades que estos ofrecían en dos áreas concretas: los ataques en profundidad y las acciones de inteligencia. A efectos de planeamiento inmediato de acciones de apoyo al desembarco en la bahía de Alhucemas, la orden de operaciones del 2 de septiembre de 1925, en apenas nueve líneas, expone las directrices que deberá seguir la Aeronáutica, de carácter más bien táctico:

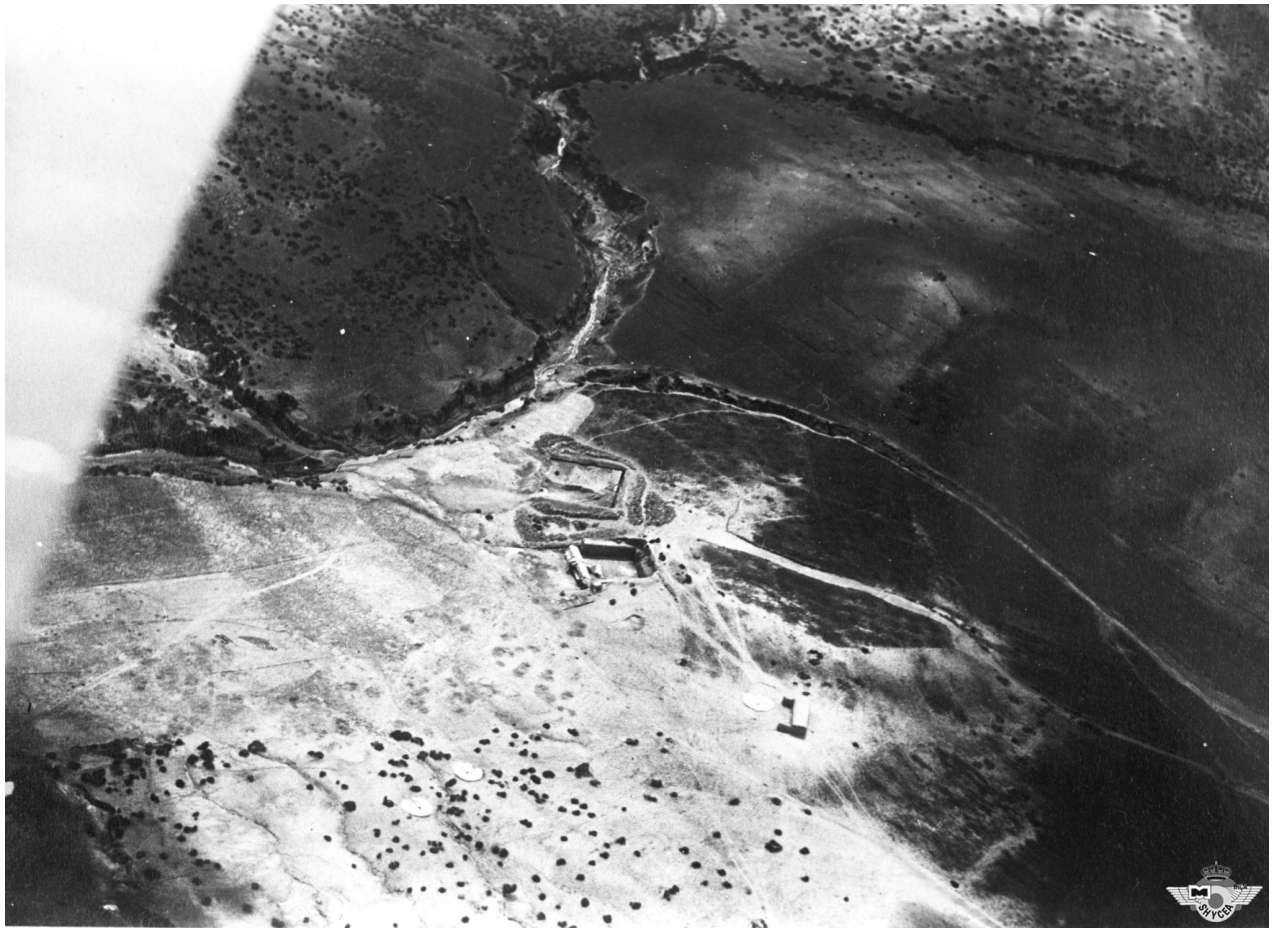
> «Objetivo de la Aviación. Enérgica acción de fuego sobre la zona prevista de operaciones en las fechas anteriores al desembarco. Ese día atacará con intensidad toda la zona próxima a la playa de la Cebadilla, en particular a la artillería, y posteriormente impedirá con su movilidad ofensiva que las fuerzas rifeñas se aproximen al área del desembarco. Mantendrá un reconocimiento aéreo continuo durante todos los días de la operación […] el enemigo no será capaz de soportar nuestra arrolladora acción coordinada de tierra, mar y aire».

Se ofrece, además, una guía de actuación con una serie de prevenciones para esos primeros momentos cruciales: han de multiplicarse los esfuerzos en los días de desembarco, reservar mayor esfuerzo a partir del segundo y tercer día de operación, emplear las bombas de trilita en línea de frente, reservar las C5 (iperita) para retaguardia y vigilar la presencia de aeroplanos enemigos.

Ataques en profundidad

Los ataques en profundidad que afectaron a poblaciones alejadas del frente fueron otra de las tácticas empleadas por la aviación. En este sentido, bombardear concentraciones de población en torno a un zoco y lanzar bombas incendiarias sobre sus cosechas (armamento tipo B[4]) fue habitual en los meses anteriores al desembarco. En algunas ocasiones, tales bombardeos se llevaron a cabo con sustancias químicas, por lo que afectaban a la población combatiente y no combatiente y, por tanto, dañaban la moral de las fuerzas de Abd el-Krim[5]. Con elementos muy rudimentarios de puntería, para la precisión en el lanzamiento se volaba

[4] Categorías de las bombas aéreas: A, explosivas; B, incendiarias; y C, con gases tóxicos.
[5] 22 de enero de 1925, el interventor de Rigaia al alto comisario de España en Marruecos: «intensifique bombardeos a la población a primera y última hora del día, desalientan al enemigo»; 12 de noviembre de 1925, mensaje resumen. Interventor Rigaia al alto comisario de España en Marruecos: «10 pueblos bombardeados en los zocos, 35 muertos, decenas de heridos».



Avión rifeño. Único avión presente en el Rif de los adquiridos por Abd el-Krim, fue destruido por el capitán Ansaldo Bejarano mediante bombardeo aéreo el 24 de marzo de 1924 (AHEA)

a muy baja cota, con lo que los aviones soltaban las bombas a unas pocas decenas de metros y recibían numerosos impactos de fusilería en cada misión, algunos incluso de arriba abajo en un vuelo muy arriesgado que se conocía en Europa como «vuelo a la española».

Un aspecto de especial trascendencia a la hora de planear esta clase de ataques tendría esenciales efectos en el mantenimiento de la supremacía aérea en toda el área de operaciones donde se iba a producir el desembarco y el resto de la zona norte del Protectorado establecido en Marruecos. En el planeamiento de esta operación preocupaban en gran medida las nuevas armas y equipos que Abd el-Krim pudiera haber obtenido de sus aliados en Turquía o Rusia, manejados por militares desertores provenientes de Francia y Alemania y que pudieran afectar al indiscutible dominio aéreo español. En este sentido, resultó de especial interés lo acontecido a comienzos de 1924[6], cuando los servicios de inteligencia alertaron sobre la

[6] 6 de enero de 1924, mensaje del cónsul en Tánger sobre el aterrizaje de un avión de Abd el-Krim en Tizzi Moren (Bocaya). Dice que ha comprado tres. Según el aviador desertor italiano, al que llaman Geco, son un

adquisición de aviones por parte de los rifeños rebeldes. El primero de los cuatro adquiridos provenientes de Francia vía Argelia, según declaraciones del mismo Abd el-Krim, fue avistado en Bocaya, próximo al domicilio del líder rifeño en marzo de 1924, y destruido ese mismo mes. No se detectó la presencia de más aviones, pero la posibilidad de que el enemigo dispusiera de aviación suponía una seria amenaza al desembarco. Por ello, como antes se ha reseñado, uno de los puntos que la orden de operaciones dedicó a la aviación fue disponer una vigilancia especial ante la posible aparición de aviación enemiga.

La preocupación del Ejército en relación con que los rifeños pudieran adquirir material antiaéreo queda reflejada en el mensaje enviado desde Melilla a la Jefatura de Marruecos sobre la presencia de una ametralladora antiaérea en Xauen servida por un desertor francés[7].

Reconocimiento del terreno, inteligencia y otros apoyos a tropas propias

Los distintos servicios de Aeronáutica constituían la principal herramienta para la elaboración de cartografía y para la actualización continuada y precisa de concentraciones de efectivos, movimientos y posiciones del enemigo, en especial de su artillería. Así, el reconocimiento del terreno y la elaboración de croquis y cartografía a través de la fotografía aérea fueron unas de las mayores aportaciones de la Aeronáutica Militar para esta operación. Los vuelos para estas misiones debían realizarse a baja cota para descubrir con detalle al enemigo, normalmente camuflado en el terreno. Se trabajó con grandes cámaras operadas a mano para realizar fotos oblicuas desde la cabina trasera, con negativos de formato cristal. El volumen de los equipos y la dificultad de operar con las cámaras hizo que se obtuvieran dos o tres fotos por misión[8].

En julio de 1925 se ordenó el levantamiento ortofotográfico de la zona de operaciones, lo que comprendía unos 150 km² de superficie y la Jefatura de Aviación solicitó un plazo de veinte días para completar la misión.

En otro tipo de acciones de apoyo a tropas propias, dejando aparte el logístico que se indicará más adelante, para el señalamiento de objetivos y corrección de tiro de la artillería española los mensajes estaban basados en el Reglamento de enlaces que se publicaba para cada operación, en el que se definía el color y número de las bengalas que lanzaría la tripulación del aeroplano para indicar presencia de enemigo o corrección de tiro. Además, las tripulaciones aéreas lanzaban partes lastrados sobre las tropas propias con información precisa. En concreto, para el desembarco, la aerostación, muy vulnerable a los disparos rifeños, contaba para el desembarco con el globo *Avorio Prassone*, que se emplearía amarrado a alguno de los

Bristol, un *Breguet* y un *De Havilland*; 13 de febrero de 1924, mensaje a la Jefatura de Marruecos: «Hay un avión en Axdir pilotado por un francés desde zona franca de Argelia. Se hace cueva refugio para protegerlo». Regreso de Canarias del capitán Ramón Franco, a quien el general francés Lyautey informa en Casablanca de que Abd el-Krim tiene tres aviones pintados de blanco con una media luna roja.

[7] Telegrama de Melilla al comisario de Marruecos, 8 de enero de 1925.

[8] Durante los 26 días de la operación de desembarco se realizaron 205 fotografías aéreas en 568 salidas (vuelos).



Dibujo alusivo a la captación de fotografías aéreas (AHEA)

buques, actuando como puesto de observación elevado. Mediante un sistema de mensajería en una cánula que subía y bajaba de la barquilla del observador se transmitirían las correcciones de tiro para los artilleros y croquis con las posiciones del enemigo. Además, se disponía del dirigible CSA de 1500 m^3, que operaría desde el portaeronaves *Dédalo*.

Sostenimiento logístico y apoyo sanitario

Desde el punto de vista de las operaciones terrestres, era fundamental la resolución del problema logístico, pues de ello dependía el éxito del desembarco. Esto justifica el extremado detalle de las instrucciones respecto a la alimentación y el municionamiento de las unidades que iban a participar en la operación, que llegaban incluso a indicar cuántas raciones o cartuchos debía trasladar cada hombre.

La imposibilidad de emplear ganado en las primeras fases de la operación por la complicación logística que suscitaba (5 kg de cebada, 5 kg de paja y 30-50 litros de agua por semoviente y día), se solventó reforzando las unidades con personal para transportar a brazo víveres y munición.

El mando era consciente de las frecuentes tormentas en el Mediterráneo a finales de verano y principios de otoño, circunstancia que podía interrumpir la cadena logística con graves consecuencias para el éxito de la operación. Por ello, se determinó que, lo antes posible, se acumulasen en tierra recursos de todo tipo para, al menos, un mes. Este plazo se incrementaría hasta tres meses, una vez consolidado el desembarco y fortificado el territorio ocupado.

Fruto del proceso de planeamiento, se muestra, a continuación, un resumen de los recursos que han de llevar a la zona del desembarco por las tropas de las columnas Saro y Fernández Pérez.

TABLA 1
Recursos y servicio de alimentación previsto en el planeamiento para las columnas Saro y Fernández Pérez

VÍVERES	
Por hombre	2 ranchos fríos al desembarcar
2.º escalón	4 raciones completas
3.er escalón	Completar 8 días con 3 ranchos fríos
En días sucesivos	Completar hasta disponer sobre el terreno raciones para un mes
Barcazas K	Cargaban 13 600 ranchos fríos europeos, 4000 ranchos fríos indígenas y 20 000 raciones de pan *agalletado*
Panificación (por brigada)	6 hornos dobles con capacidad máxima de 11 000 raciones diarias
Carnización (por brigada)	Dispondrá de un equipo. Reses enviadas periódicamente desde Ceuta y Melilla
Leña	La necesaria según los víveres transportados por cada escalón
AGUA	
Por hombre	Cantimplora llena al desembarcar
1.er escalón	Depósito, unas 400 cubas para, al menos, un litro por hombre
2.º escalón (por brigada)	Depósito, unas 3000 cubas para, al menos, 4 litros por hombre desembarcado, más todas las mochilas de agua disponibles en Ceuta y Melilla
Ingenieros	Equipo de captación de aguas
Marina	Dos barcos aljibe de 300 y 150 T. Suministro a tierra por mangueras
Barcazas K	28 000 litros de agua para un día a media ración
El servicio de abastecimiento de agua exigía el estricto control de su consumo para devolver cubas vacías lo antes posible a fin de rellenarlas	

TABLA 2
Material de campamento y fortificación para el desembarco de Alhucemas

CAMPAMENTO (por columna/brigada)	
Por hombre	Su tienda individual
Colectivo	300 tiendas cónicas y 20 tiendas-parque
FORTIFICACIÓN (por columna/brigada)	
Soldado Cía. Zapadores	Una zapa-pala, un rollo de alambrada rápida de 2,5 m, 30 sacos terreros y un escudo de trinchera
Soldado de otras armas	4 sacos terreros. Además, cada compañía o batería, 40 zapas-pala aparte de su material orgánico
Barcazas K	Como reserva de emergencia: 48 000 sacos terreros y 2400 metros de alambrada rápida

TABLA 3
Servicio de Artillería planeado para apoyo a las columnas de Ceuta y Melilla

INFANTERÍA	
Fusil (cartuchos)	800: 200 por soldado, 100 en las barcazas, 500 en los transportes
Ametralladora	23 400 cartuchos: 600 con la máquina, 7800 en 1.er- 2.º escalón, 3000 en las barcazas, 12 000 en los transportes
Fusil-ametrallador	4000: 2000 en 1.er-2.º escalón, 400 en barcazas, 1600 en los transportes
Granadas mortero	595: 210 en 1.er -2.º escalón, 100 en barcazas, 285 en transportes
Granadero mano	11 granadas: 4 soldado, 3 en 1.er-2.º escalón, 4 en barcazas
Granadero fusil	20 granadas: 5 soldado, 5 en 1.er-2.º escalón, 10 en barcazas
Botes humo	400 por brigada
ARTILLERÍA	
Batería 105	2280 proyectiles (5 dotaciones): 456 en 1.er-2.º escalón, 1824 en transportes
Batería 70	5840 proyectiles (8 dotaciones): 730 en 1er - 2.º escalón, 5110 en transportes

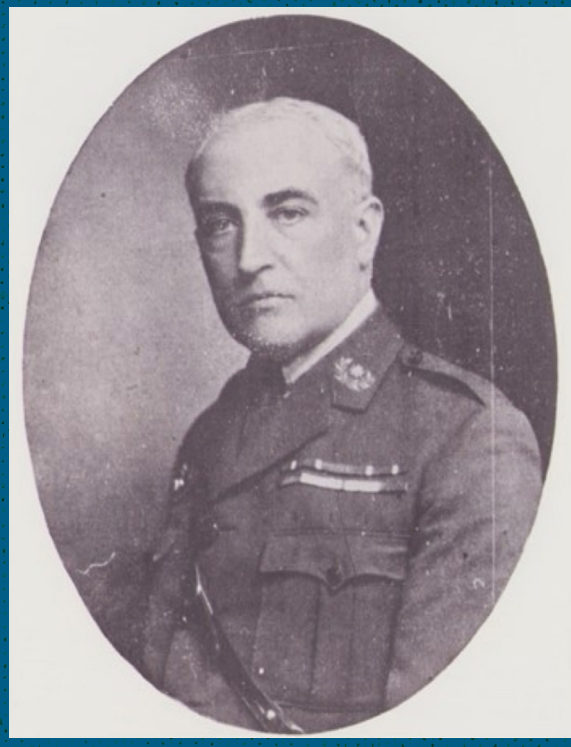
SERVICIOS DE MANTENIMIENTO	
Reparaciones	Un taller por brigada con piezas de repuesto de fusil, ametralladora, fusil-ametrallador más 2 piezas de artillería de 70 de respeto
MUNICIONAMIENTO	
Trenes combate	Los batallones desembarcarán sin ganado: el 75 % conductores de ganado cargarán munición a brazo, el resto quedará en Ceuta y Melilla al cuidado del ganado
1.er-2.º escalón	Baterías artillería, igual que batallones. Recibirá cada una 60 hombres de refuerzo para el transporte de munición
Barcazas K	1 920 000 cartuchos Mauser, 4000 granadas de mano, 2000 granadas de fusil y 1800 granadas de mortero
Parque Móvil Artillería	75 % personal instruido para transporte de la munición a brazo, descargándola de las barcazas hasta el Parque Central de Municiones de Artillería
Parque Central Artillería	Almacén de la reserva general de toda clase de munición de su brigada reponiéndose diariamente lo consumido desde Ceuta y Melilla

Por otro lado, para atender las necesidades logísticas, el empleo de los medios aéreos disponibles, principalmente de la Armada y del Ejército, era el último recurso para el apoyo y mantenimiento de la moral de las tropas en los casos de aislamiento y sitio, por cuanto el suministro de armas, medicinas y víveres solo podía realizarse mediante sacos de unos 10 kg lanzados a mano desde el aire a pocos metros del suelo.

El planeamiento sanitario del desembarco se sustentó en tres pilares: las lecciones sanitarias identificadas por la sanidad militar española durante el conflicto del Rif, el aprendizaje de atención a bajas en el teatro de operaciones europeo a lo largo de la Primera Guerra Mundial obtenido por los médicos militares españoles desplegados sobre el terreno en calidad de observadores y las vicisitudes sanitarias obtenidas tras el fracaso británico en los Dardanelos.

El comandante médico Mariano Gómez Ulla fue el seleccionado por el mando para detallar de forma concienzuda y minuciosa el planeamiento sanitario en Alhucemas. En esta decisión posiblemente tuvo que ver su prestigio entre los compañeros de armas del Cuerpo de Sanidad Militar y entre sus pacientes, al poseer una sobresaliente experiencia quirúrgica obtenida en África y en el frente europeo durante la Gran Guerra. Este comandante estableció las necesidades médicas tanto en el Ejército como en la Armada, consciente de que solo mediante una coordinación adecuada entre los elementos sanitarios de primera línea y los siguientes escalones se podían obtener unos resultados óptimos. Además, este brillante oficial médico

Mariano Gómez Ulla (1877-1945)



Mariano Gómez Ulla
(Real Academia Nacional de Medicina
de España, banco de imágenes)

Mariano Gómez Ulla fue el cuarto hijo de un matrimonio de una familia de clase media-alta compostelana. Cursó la carrera de Medicina en la Facultad de Santiago de Compostela. Ingresó en el Cuerpo de Sanidad Militar con el número uno de su promoción en 1899. Hizo una primera visita oficial a diversas naciones para conocer la organización sanitaria militar de las mismas en 1912 y dos años más tarde fue nombrado, por el Gobierno español, observador con rango de diplomático de agregado militar en el frente alemán y francés durante la Primera Guerra Mundial. Allí operó en equipos quirúrgicos franceses y fue profesor agregado en la Universidad de Paris.

Tras realizar un exhaustivo informe sobre lo aprendido en la contienda mundial, diseñó el hospital quirúrgico de montaña a lomos de mulos, gracias al cual consiguió reducir drásticamente los tiempos asistenciales, convirtiéndose en una celebridad nacional y salvando miles de vidas. Asimismo, entre otros avances, fue precursor de la anestesia intradural en España, preconizó la movilización activa inmediata de las lesiones articulares traumáticas, sentó indicaciones para el tratamiento cruento de las fracturas cerradas, diseñó una placa para las fracturas transversas diafisarias, estudió la higiene del agua bebida en campaña y, finalmente, creó en el Hospital Militar de Carabanchel la escuela de especialidades médicas y quirúrgicas del Ejército.

Participó como médico militar durante la Guerra Civil y en la Segunda Guerra Mundial como coordinador sanitario de la 250 División Española de Voluntarios, finalizando su carrera militar con el empleo de general de división médico. Fue nombrado académico numerario de la Real Academia Nacional de Medicina en 1942.



Duquesa de la Victoria acompañada por militares españoles en la playa
(© Colección J. J. Guillén Salvetti)

también supo aprovechar el apoyo sanitario prestado por la Cruz Roja, gracias al amparo de la reina Victoria Eugenia y de la duquesa de la Victoria, en forma de hospitales, aviones y personal médico y de enfermería.

Se dotó con una ambulancia de campaña y una sección de camilleros a cada una de las columnas terrestres (Goded, Vera, Franco, Martín y Campins). Además, las dos brigadas disponían de sendos hospitales de campaña[9] y una sección de camilleros. Finalmente, se disponía

[9] Los hospitales militares podían ser móviles o fijos. Los primeros se dividían en hospitales de campaña y hospitales de evacuación o ambulancias, mientras que existían hospitales fijos provisionales o auxiliares y permanentes. El hospital de montaña, también conocido como hospital a lomo Gómez Ulla, era una variante del hospital militar móvil de campaña. Se consideraba una unidad transportable a lomo, compuesta por un módulo quirúrgico con dos mesas de quirófano y otro de hospitalización con cien camillas. Su autonomía sin aprovisionamiento era de doscientas intervenciones quirúrgicas. Podía entrar en eficacia a las doce horas de su despliegue. Su misión principal era la de acercar la capacidad quirúrgica al frente para disminuir notablemente el plazo operatorio de las bajas. Generó asombro entre los oficiales estadounidenses y británicos debido a su efectividad y sencillez de empleo. Los hospitales militares móviles de campaña tenían como objetivo atender a heridos no transportables (con lesiones en cabeza, tórax, abdomen o fracturas en costillas, pelvis, fémur,

de secciones de higiene y efectivos para auxilio en el desembarco. En total, en cada una de las brigadas se contaba con 2 médicos militares, 1 farmacéutico militar, 2 oficiales de sanidad, 1 oficial de intendencia, 8 suboficiales y 388 efectivos de tropa. El responsable sanitario de cada una de las columnas era un comandante médico.

Los buques *Andalucía, Villarreal* y *Barceló* fueron habilitados como buques hospital con una capacidad de evacuación de 330 bajas los dos primeros y 214 el último. La dotación de cada buque hospital se reforzó con dos oficiales médicos, sanitarios, enfermeros, hermanas de la caridad y damas de la Cruz Roja. Además, se decidió que embarcase un equipo quirúrgico con su correspondiente material. Se determinó el empleo de trece de los ciento ocho buques de la escuadra española en labores sanitarias, para transporte de personal y material médico a la bahía de Alhucemas. Cada una de las brigadas contaría con dos barcazas K destinadas al transporte de heridos, que tenían como dotación un enfermero, seis camilleros, zapadores y el correspondiente material sanitario[10].

Tanto el Ejército como la Armada contaban con medios aéreos para participar en el desembarco. En total, las fuerzas españolas dispusieron de seis aviones para aeroevacuación médica. El servicio de aeronáutica terrestre emplearía dos *Junkers F13* (pertenecientes a la Cruz Roja), un *Breguet N.º 98* y un *AMEVI N.º 17*. Cada aeronave sanitaria contaba con un piloto, un mecánico y un oficial médico que asistía a los dos heridos que podrían ser transportados durante cada traslado. La Armada destacó dos hidroaviones *Dornier* del buque *Dédalo* para colaborar en la aeroevacuación de las bajas.

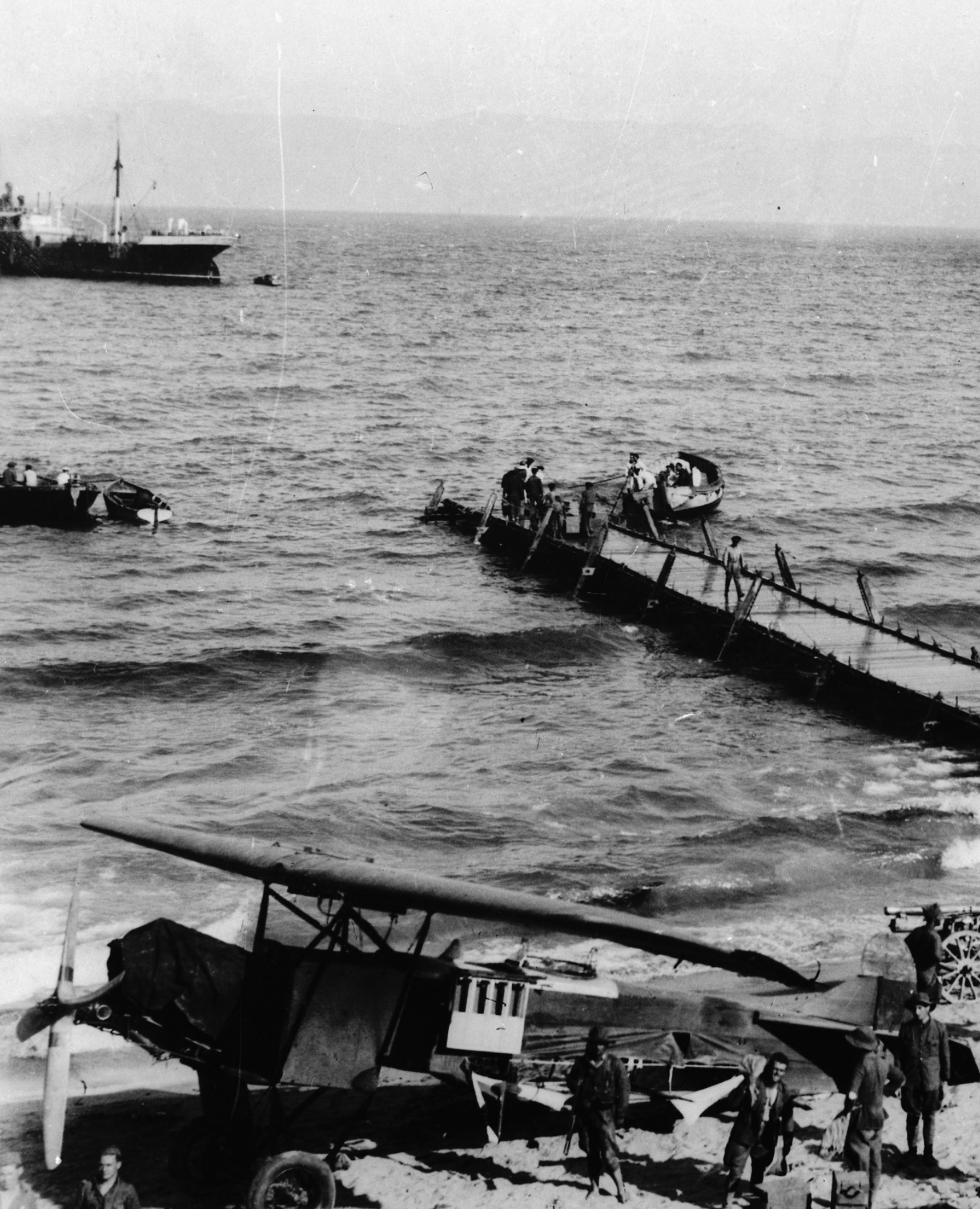
Por último, se prepararon los hospitales a retaguardia, en la península ibérica, para que pudiesen recibir las numerosas bajas que previsiblemente se ocasionarían durante los combates. Así, los hospitales militares de Ceuta, Melilla, Cádiz, Málaga, Almería, Sevilla y Madrid fueron los principales centros sanitarios a los que se les encomendó esta tarea.

En resumen, todo el planeamiento sanitario diseñado por Gómez Ulla estuvo enfocado a prestar una atención quirúrgica protocolizada a las bajas, realizada de la forma más inmediata posible, estableciendo una adecuada cadena de evacuación secuencial mediante el empleo de los medios terrestres, navales e incluso aéreos hasta conseguir que los heridos llegasen lo antes posible a los hospitales militares de retaguardia, ubicados tanto en el norte de África como en la Península.

---

rodilla o pie). En cambio, los hospitales militares móviles de evacuación recibían heridos transportables a los que se les podía dar de alta o enviarlos a hospitales militares fijos (Gómez Ulla, 1942: 260; Martín Sierra, 2000; Díez Rioja y Martín Olalla, 2023; Farreras Sempere, 1925).

[10] 50 paquetes de cura individual, 50 paquetes de compresas, 100 vendas surtidas, 300 gramos de pintura de yodo, 1 litro de alcohol de 90º y 6 torniquetes.



Capítulo séptimo

Organización de la fuerza conjunto-combinada

Rafael Aparicio Azcárraga
José María Blanco Núñez
Guillermo Calleja Leal
Jorge Clavero Mañueco
Jesús Martínez de Merlo
Ricardo Navarro Suay

Organización operativa conjunta

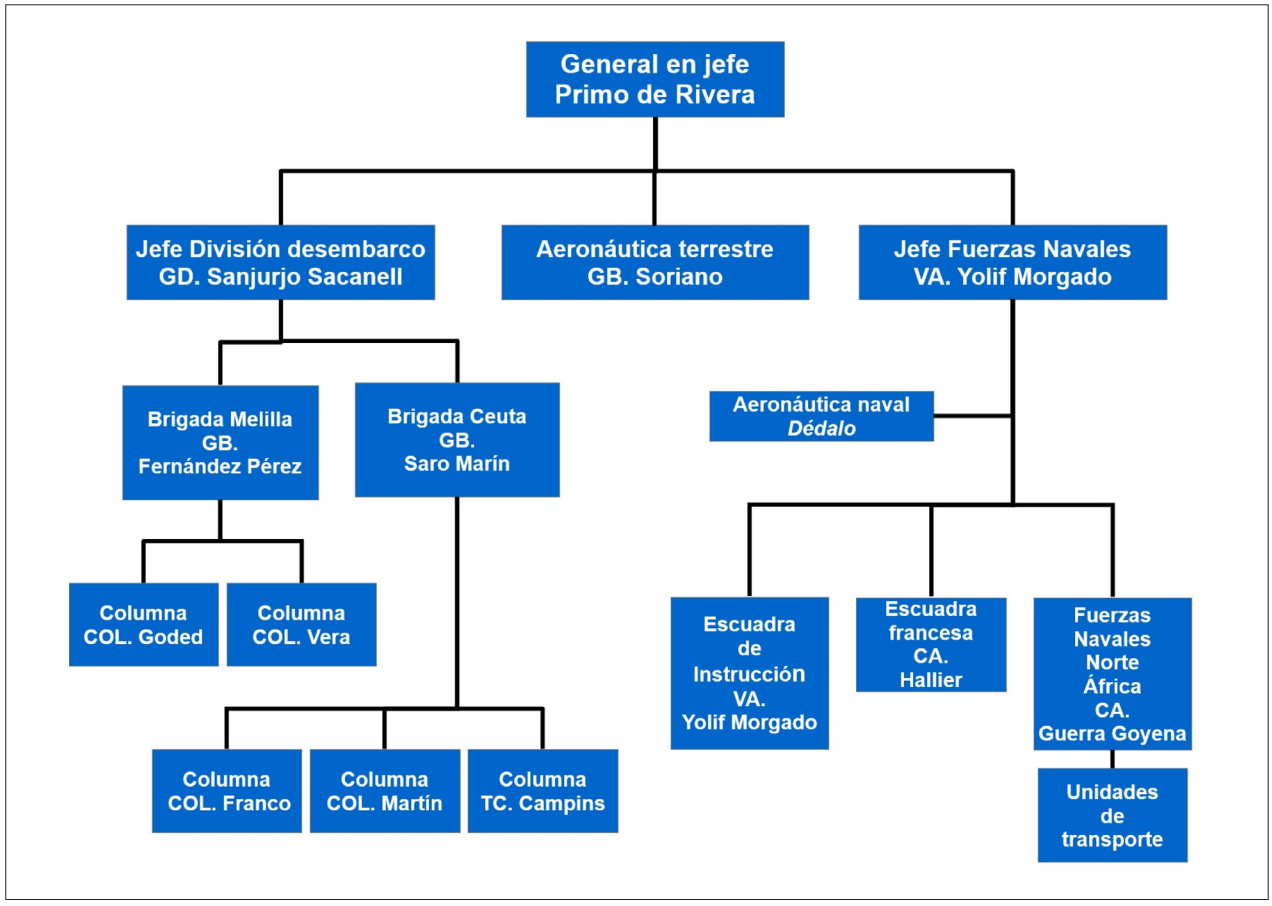
La organización operativa global adoptada por el presidente del Directorio y general en jefe para las fuerzas conjuntas y las navales combinadas de España y Francia queda reflejada de modo esquemático a continuación. La estructura y cadena de mando de las fuerzas conjunto-combinadas estuvo compuesta por:

— Comandante en jefe: general Miguel Primo de Rivera y Orbaneja, a bordo del buque insignia, acorazado *Jaime I*, con su jefe de Estado Mayor, el general de brigada Despujol.

— Comandante de la división de las Fuerzas Terrestres del Norte de África: general de división José Sanjurjo Sacanell.

— Comandante general de las fuerzas navales combinadas: vicealmirante Francisco Yolif Morgado.

— General en jefe de las Fuerzas Aéreas del Norte de África: general de brigada Jorge Soriano Escudero.



Estructura operativa y cadena de mando en el desembarco de Alhucemas (elaboración propia)

La estructura de mando terrestre y la composición de la fuerza de desembarco

El mando conjunto de la operación se lo reservaba el general Miguel Primo de Rivera y Orbaneja. Por primera vez se conseguía un mando conjunto, lo cual ha sido muy alabado por todos los analistas, ya que de esta forma se corregía lo ocurrido en Galípoli en 1915. No obstante, esto fue posible por el hecho de ser presidente del Gobierno, alto comisario y general en jefe del Ejército de África. Tenía bajo su mando al Ejército y a la Armada, aunque pertenecieran a distintos ministerios.

En cuanto a la fuerza de desembarco terrestre, se organizaría una unidad de entidad división con unos 18 000 hombres, en números redondos, que tendrían que proceder de ambas comandancias, Ceuta y Melilla, con unos efectivos de unos 9000 soldados cada una, que se articularían, a su vez, en dos columnas de entidad brigada. Esta fuerza tenía que salir de la que estaba desplegada en el territorio, ya que no se utilizarían tropas peninsulares para la operación.

Descendiendo de nivel, cada brigada dispondría de doce unidades tipo batallón, tres baterías de artillería (dos de calibre 70 y la tercera de 105), cuatro compañías de zapadores y otras unidades

de apoyo y auxiliares, de iluminación, telefonía, estaciones ópticas, de telegrafía sin hilos, intendencia, panificación, sanidad, faeneros para los movimientos de cargas y una compañía de mar.

Respecto al mando de la fuerza terrestre, la división quedaría bajo la responsabilidad del general de división José Sanjurjo Sacanell, que tendría a sus órdenes a la Brigada de Ceuta, al mando del general Leopoldo Saro Marín, y a la Brigada de Melilla, al mando del general Emilio Fernández Pérez.

La Brigada de Ceuta

Al mando del general Saro, estuvo encuadrada por las siguientes unidades: dos tabores de las harcas de Tetuán; un tabor de la harca de Larache; tres tabores del Grupo de Regulares de Tetuán; dos banderas del Tercio (la VI y la VII); tres batallones de Cazadores de África (el 3.º, el 5.º y el 8.º); una unidad tipo compañía de carros de asalto; tres baterías de artillería de montaña (dos de 70 y otra de 105); cuatro compañías de zapadores; una sección de alumbrado; una sección de tendido telefónico; ocho estaciones ópticas; tres estaciones radiotelegráficas; una compañía de intendencia y secciones de panadería, víveres y faeneros; una compañía de mar; una ambulancia de montaña con 36 artolas, un hospital de campaña de 300 camas y una sección de ingenieros para su montaje.

En cuanto a la compañía de carros, la orden de 21 de julio de 1925 que determina el cuadro de la tropa permanente en el norte de África contemplaba una sección en Melilla, otra en Ceuta y otra en Larache, motivo por el cual se adquirieron otros seis carros *FT-17*. No obstante, no se tiene constancia respecto a si esta adquisición estaba finalizada a tiempo para el desembarco en Alhucemas. Se sabe que estos carros salieron de Francia en agosto, pero no hay información precisa de su llegada a África. Por ello, se asume que la compañía de carros que estaba en Melilla se trasladó a Ceuta para la operación, pues se ha comprobado, al estar fotografiados en las barcazas, que se embarcaron once carros. La otra unidad de carros existente en Melilla, la Batería Schneider, siguió allí desplegada, aunque algunas fuentes también citan su participación en el desembarco.

La Brigada de Melilla

Al mando del general Fernández Pérez, encuadró a las siguientes unidades: un tabor de la harca de Melilla; tres tabores del Grupo de Regulares de Melilla; dos tabores de la mehala de Melilla; dos banderas del Tercio (la II y la III); un batallón de Infantería de Marina; dos batallones de infantería procedentes de los regimientos África y Melilla; el batallón de Cazadores de África n.º 16; tres baterías de artillería de montaña (dos de 70 y otra de 105); tres compañías de zapadores; una sección de alumbrado; una sección de tendido telefónico, nueve estaciones ópticas; tres estaciones radiotelegráficas; una compañía de intendencia y secciones de panadería, víveres y faeneros; una compañía de mar; una ambulancia de montaña con 36 artolas, un hospital de campaña de 300 camas y una sección de ingenieros para su montaje.

A simple vista, las dos brigadas eran muy parecidas, con una potencia de combate equivalente. Destaca que no hubiera caballería en ninguna de las dos, pues era prácticamente imposible dar de beber al ganado con el que contaban estas unidades. Debido a las dificultades de abastecimiento de agua, se prescindió en los momentos iniciales del desembarco de mulos, por lo que las piezas artilleras y sus municiones habrán de trasladarse por cargas y a brazo hasta las alturas cercanas a las playas. Para intentar compensar de forma parcial esta carencia, se contó con la presencia de cien faeneros en cada una de las brigadas.

En resumen, la fuerza terrestre, organizada, instruida, preparada y con sus mandos totalmente motivados, estaba lista para la acción en los primeros días de septiembre de 1925. Las flotillas de transporte, tras el embarque de tropas y abastecimiento, estaban aprestadas para la partida desde Ceuta y Melilla y todo el dispositivo, protegido desde el mar y desde el aire, tomaría los rumbos y horarios establecidos, de modo que solo quedaba pendiente que las condiciones climatológicas y marítimas fueran favorables para la navegación.

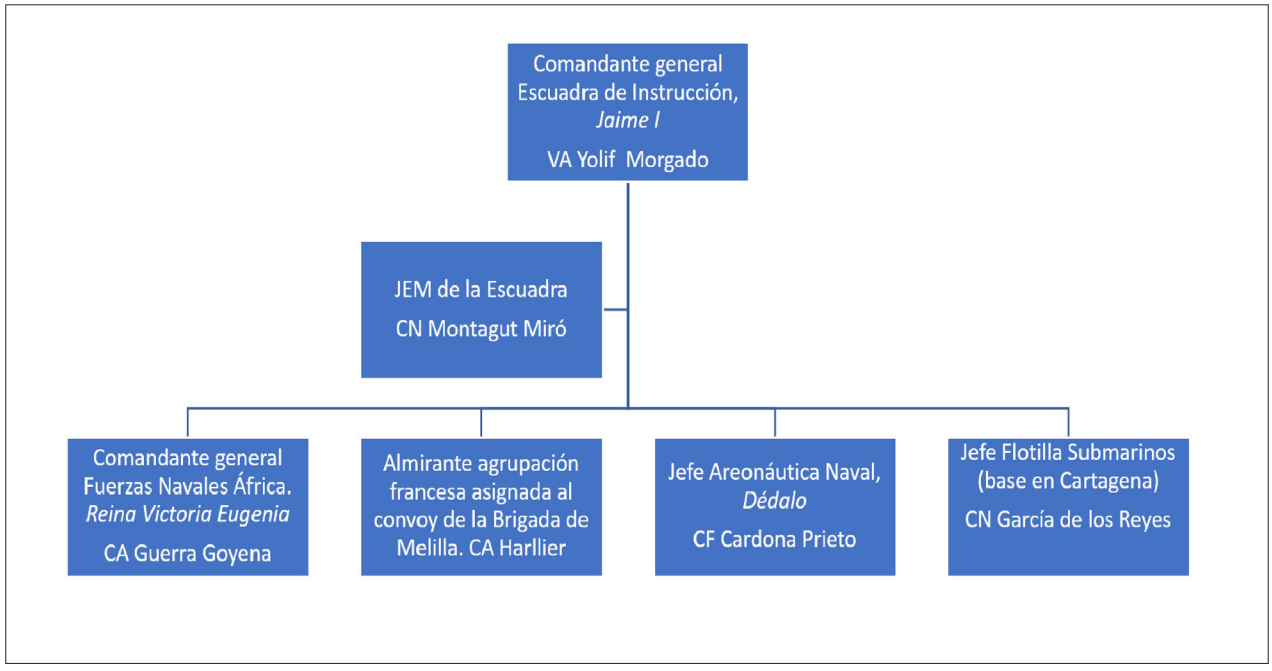
Organización operativa naval

En primer lugar, la estructura operativa de las fuerzas navales (con los medios que se detallaron en el capítulo cuarto) fue la siguiente:

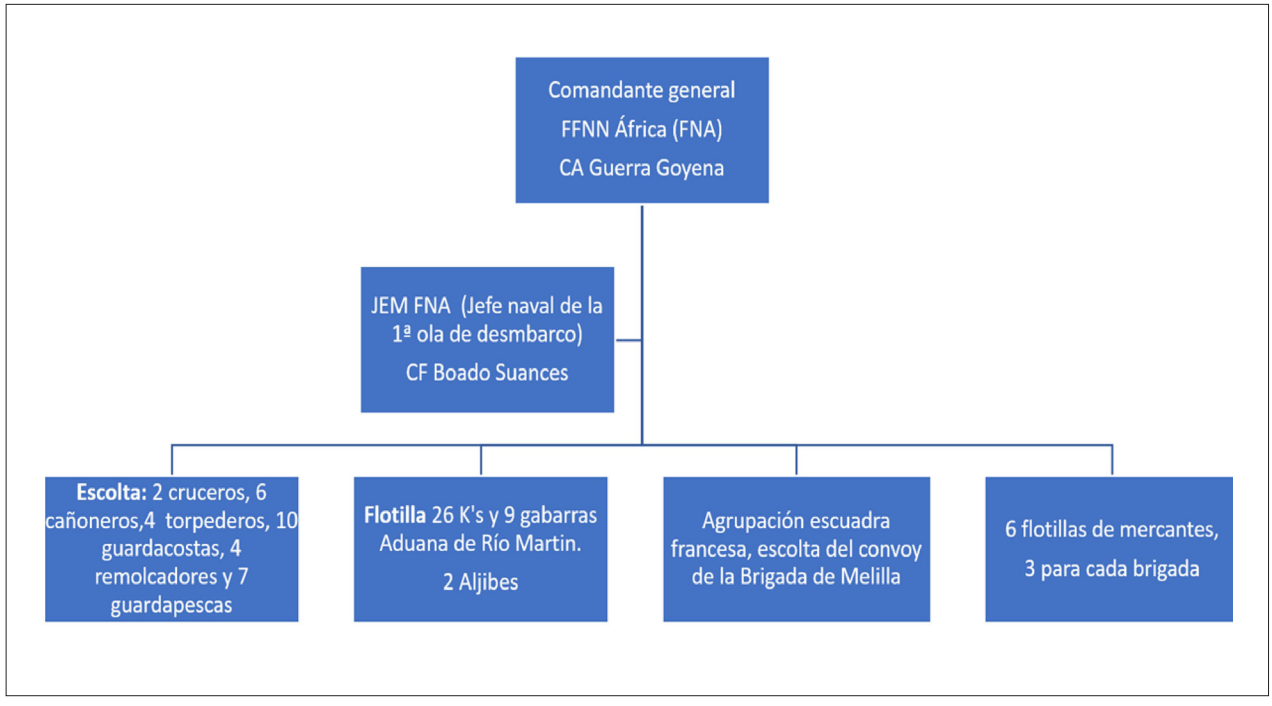
— Comandante general del conjunto de fuerzas navales, Aeronáutica Naval y Escuadra de Instrucción: vicealmirante Yolif Morgado, a bordo del *Jaime I*, con su jefe de Estado Mayor, el capitán de navío Montagut Miró.
— Comandante general de las Fuerzas Navales del Norte de África, a bordo del *Reina Victoria Eugenia*: contralmirante Guerra Goyena.
— Almirante de la agrupación francesa asignada al convoy de Melilla: contralmirante Hallier.
— Jefe de la Aeronáutica Naval, a bordo del *Dédalo*: capitán de fragata Cardona Prieto.
— Jefe de la Flotilla de Submarinos, con base en Cartagena: capitán de navío García de los Reyes.

Por otro lado, la estructura operativa de las Fuerzas Navales del Norte de África estuvo compuesta por:

— Comandante general: contralmirante Guerra Goyena, a bordo del *Reina Victoria Eugenia*, con su jefe de Estado Mayor y jefe naval de la primera ola de desembarco, el capitán de fragata Boado Suances.
— Escolta: dos cruceros, seis cañoneros, cuatro torpederos, diez guardacostas, cuatro remolcadores y siete guardapescas.
— Flotilla de 26 barcazas K y nueve gabarras, *Aduana de Río Martín* y dos aljibes.
— Agrupación francesa escolta de la Brigada de Melilla.
— Seis flotillas de buques mercantes, tres para cada brigada.



Estructura operativa y de mando de la Escuadra de Instrucción (elaboración propia)



Estructura operativa y de mando de las Fuerzas Navales del Norte de África (elaboración propia)

En segundo lugar, respecto a los procedimientos de actuación de esta estructura operativa, la orden de concentración a la escuadra se dio en fecha 9 de mayo de 1925 y así lo hizo, fondeando en Algeciras el 5 de junio. Los acuerdos firmados con Francia tras la Conferencia de Madrid iniciada en junio de 1925 son posteriores a dicha orden, lo cual demuestra la voluntad del Directorio de llevar a cabo la operación sin ayuda extranjera alguna.

Para la perfecta coordinación de todas las fuerzas navales, la Instrucción del general en jefe[1] dispuso los oficiales de enlace siguientes:

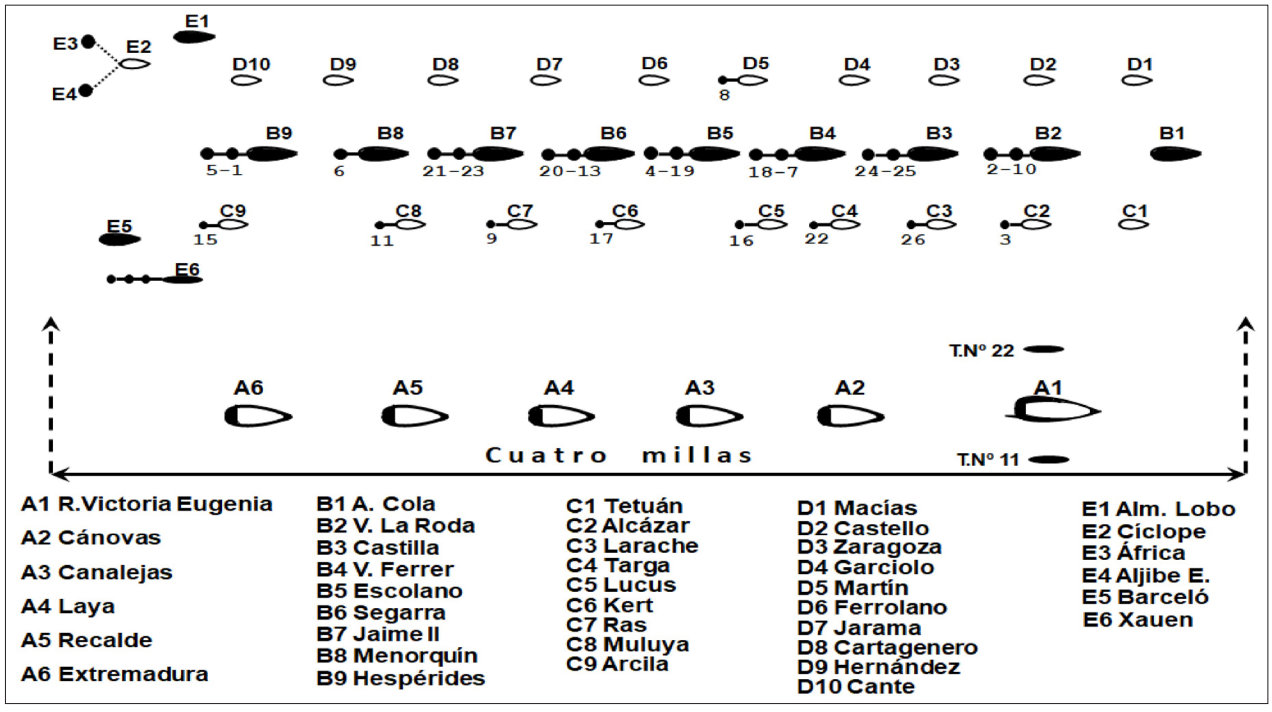
— En el Estado Mayor del almirante francés Hallier, un oficial del Estado Mayor de la Comandancia General de Melilla y otro de la Escuadra de Instrucción.
— En el Estado Mayor del almirante comandante general de la Escuadra, un oficial de la Marina francesa y otro del Cuartel General del general en jefe.
— En el Estado Mayor del almirante comandante general de las Fuerzas Navales del Norte de África, un jefe del Cuartel General del general en jefe y un oficial de Estado Mayor de la misma procedencia.

El hecho de que el general en jefe, Primo de Rivera, arbolase su insignia en el *Jaime I*, que era también el buque insignia del comandante general de la Escuadra, Yolif Morgado, facilitaba en gran medida el ejercicio y la acción de mando de toda la operación. También procede señalar que, para las comunicaciones visuales, se disponía de proyectores direccionales y luces omnidireccionales, banderas y banderitas de mano y, para las no visuales, únicamente se disponía de telegrafía sin hilos (incluso algunos de los mercantes requisados carecían de estación radiotelegráfica), que podía enlazar a los buques con las estaciones de radio del Protectorado y de la Península. Además, se dispuso que un torpedero acompañase al buque insignia para posibles traslados del general en jefe e incluso, en ocasiones, se utilizaron los rápidos destructores para dar traslado a las órdenes urgentes.

Estas misiones de enlace entre buques no deben considerarse de escasa importancia ni fáciles de ejecutar. Así, el destructor *Alsedo,* recién estrenado, de 34 nudos de velocidad máxima, embarcó en Sidi Dris el 7 de septiembre al capitán de Estado Mayor López Pardo, portador de pliegos urgentes para el general Sanjurjo. El barco se lanzó en plena noche a atravesar uno de los convoyes que se dirigían hacia las zonas asignadas para el desembarco «sin radar» ni más ayudas que los ojos del comandante, el oficial de guardia y serviolas. Esa noche, uno de los cañoneros de protección del convoy que trasladaba a la Brigada de Ceuta a la zona de operaciones, el *Cánovas del Castillo*, por orden de su jefe, llevaba las luces de topes apagadas. La confusión dio lugar a la colisión entre ambos buques, en la que el *Alsedo* se llevó la peor parte, pues fue abordado por el *Cánovas del Castillo*. De ahí que tuviera que regresar para reparaciones de urgencia en Melilla y, enseguida, zarpar rumbo a Cartagena para la definitiva reparación, de modo que se perdió la jornada del desembarco[2].

---

[1] «Instrucciones generales para la operación de desembarco en la bahía de Alhucemas del 1 de septiembre de 1925», en Quintana Martínez y Llabrés Bernal, 1928: 200. Véase también Anexo I.1.
[2] AHAJSE, Parte de campaña n.º 504 de operaciones en Alhucemas y parte de campaña n.º 493 sobre viaje a Melilla y Cartagena para reparar averías sufridas, 10 de septiembre de 1925 / 6 de octubre de 1925. Cartagena, Melilla; AHA AB 07634/146, Partes del comandante del destructor *Alsedo*.



Orden de formación de las Fuerzas Navales del Norte de África y del convoy de la brigada de Ceuta (general Saro) con expresión, en su caso, del número de barcazas remolcadas (elaboración propia sobre la base del croquis de Quintana Llabrés, 1928)

Para la ocasión, se elaboró un código de señales de una o dos banderas para la Escuadra y otro especial para el tráfico de los aviones sobre los buques, que fueron completados al señalarse la playa de desembarco.

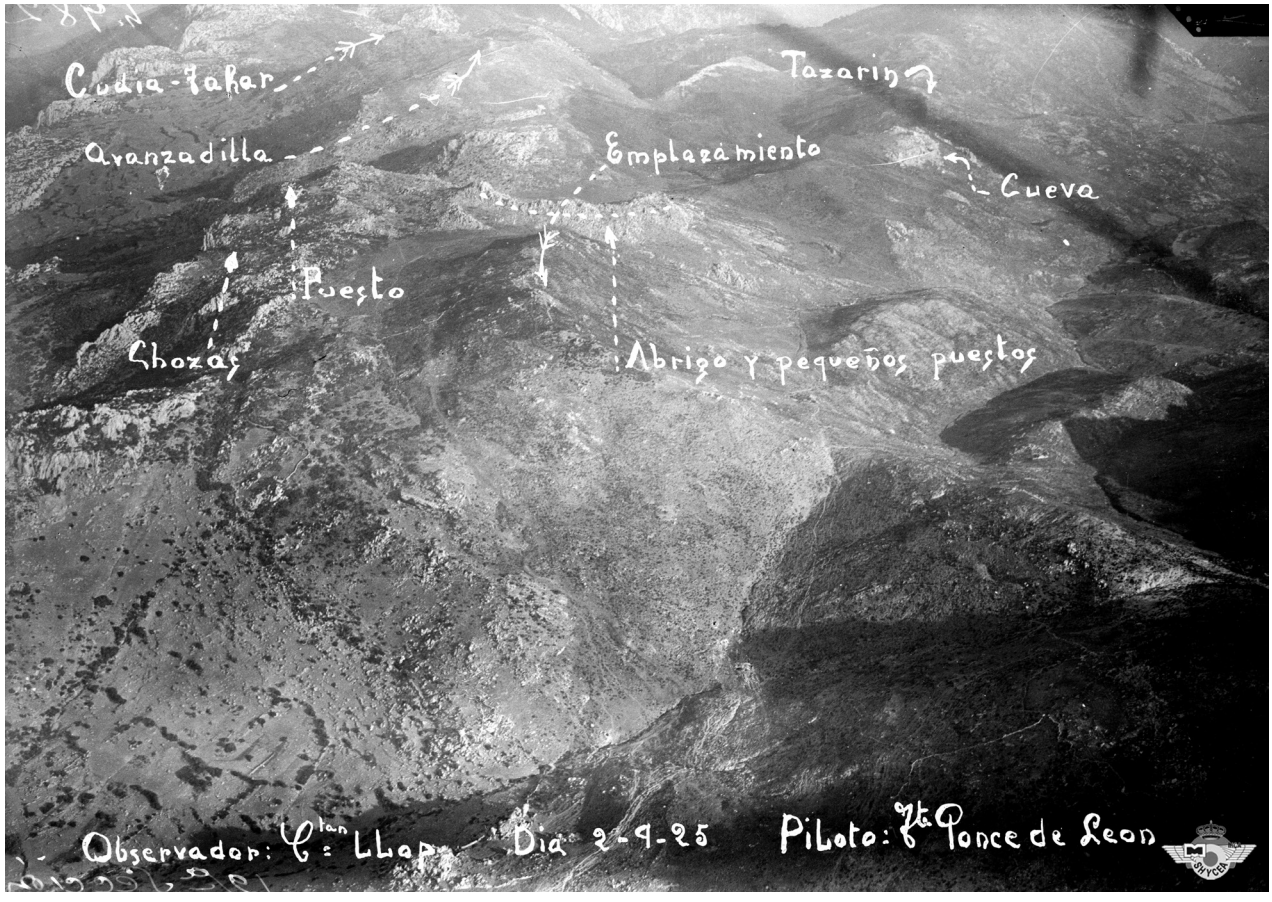
El día 31 de agosto tuvo lugar a bordo del *Jaime I* lo que hoy en día se denomina *briefing* de la operación, al que asistieron todos los mandos principales involucrados, tanto españoles como franceses, con sus jefes de Estado Mayor. Se expuso el plan general de la operación que, un día después, quedaría materializado por escrito en las mencionadas instrucciones del 1 de septiembre.

Por otro lado, se dispusieron diversas formaciones para ejecutar los bombardeos o acciones de fuego naval de apoyo a tierra, que se complementaron con los puestos fijos para batir determinadas baterías de artillería rifeñas, cuyas posiciones fueron perfectamente localizadas por la aviación. También se organizaron las que se llevarían en las operaciones disuasorias o de decepción que ejecutarían los convoyes y escoltas de las dos brigadas. En todas ellas se trata de líneas de fila paralelas con los escoltas del lado de tierra.

Organización y preparación de la aeronáutica del Ejército y la Armada

En los meses previos al desembarco, las tripulaciones aéreas recibieron un intenso entrenamiento para realizar sus tres misiones principales: los vuelos de reconocimiento con elaboración de croquis y fotografías del territorio enemigo, bombardeos y ametrallamientos a cota muy baja y lanzamiento en vuelo y a mano de víveres y munición para abastecer a destacamentos aislados.

En 1925, el parque aeronáutico de España contaba con unos trescientos aviones y el mismo número de aviadores (pilotos, observadores y ametralladores), de los que unos setenta operaban de forma permanente en África. Los aparatos terrestres lo hacían desde los aeródromos de Tetuán y Larache en el frente occidental y desde Nador en el oriental, a unos 15 km al sur de Melilla, mientras que los hidroaviones partían desde El Atalayón, en la Mar Chica, junto a la ciudad de Melilla. A modo de referencia, Francia disponía en ese periodo de tiempo de unos cincuenta aviones (seis escuadrillas con unos ocho aviones por



Croquis sobre una foto aérea de Kudia Tahar. Uno de los grandes logros de la Aviación fue la obtención de inteligencia, mediante croquis y fotografía (AHEA)

escuadrilla), principalmente destacados en Fez y Meknes, aunque también operaban de vez en cuando en Taza y Beni Malek. Su jefe, el coronel Paul Armengaud, definirá su misión en Marruecos como «*aviation á tout faire*» (Armengaud, 1928: 33).

Medios aéreos y aeródromos de despliegue

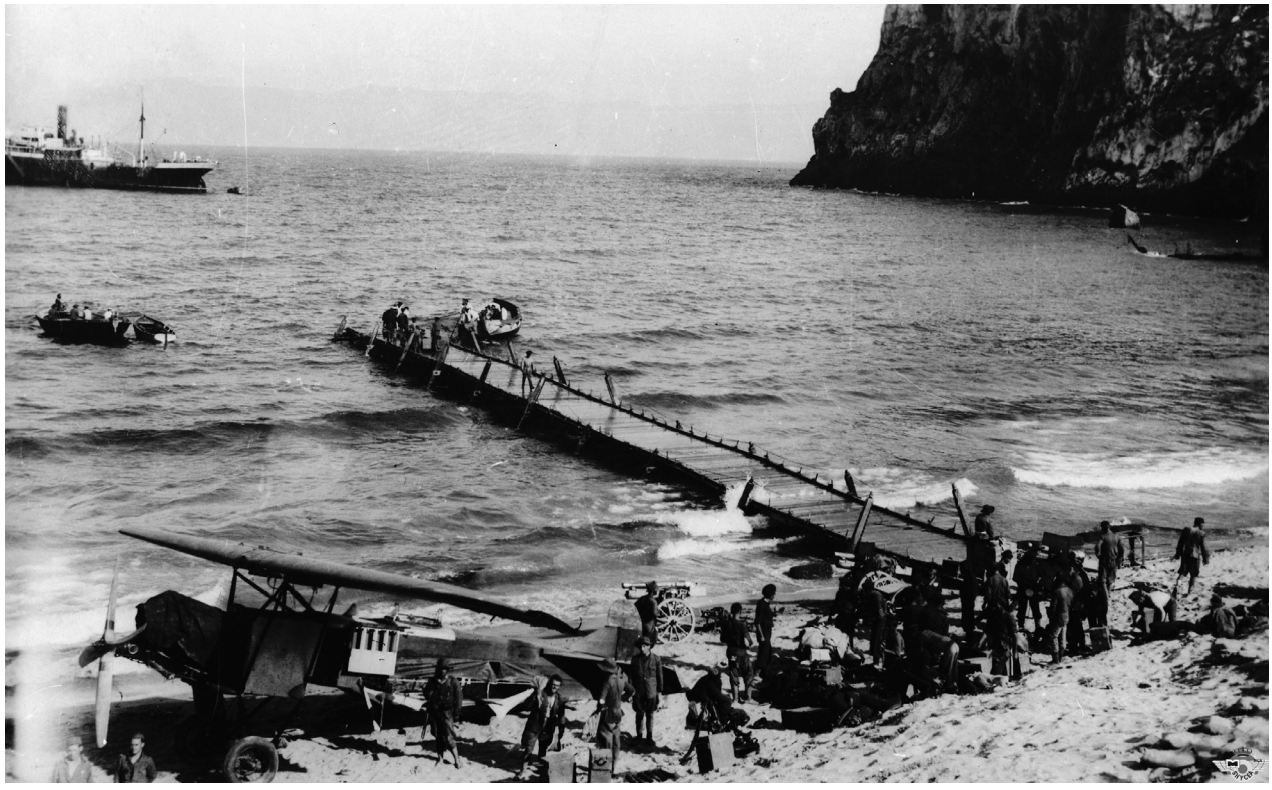
El avión de mediados de los años veinte, tipo *Breguet 14* o *De Havilland DH-4*, tenía un peso en vacío de 1100 kg y 700 kg de carga útil, que comprendía combustible, tripulación y bombas, y su carga máxima de armamento lanzable era 300 kg. La velocidad de crucero rondaba los 130 km/h y su autonomía era cercana a las tres horas. Durante las operaciones del desembarco la media de tiempo de vuelo fue de 2 horas y 10 minutos.

Los aviones eran de tres tipos: hidroaviones como el moderno *Dornier Wal* alemán o el *Macchi* italiano, dedicados al reconocimiento y bombardeo; aviones terrestres como el veterano francés *Breguet 14*, los *De Havilland DH-4* y *DH-9*; los *Bristol F-2*; los *Fokker C-4*, y los modernos *Breguet 19*, estos últimos con mucha más autonomía y capacidad de carga. Ante la posibilidad de que Abd el-Krim pudiera disponer de aviación, se trasladó a Nador una unidad de cazas *Nieuport 29 C*, aviones que apenas pesaban 1000 kg y alcanzaban 230 km/h.

El teatro de operaciones estaba dividido en dos zonas de actuación. Por un lado, había que proteger el frente occidental con Tetuán, capital del Protectorado, desde los consolidados aeródromos de Tetuán y Larache, y, por otro, el frente oriental, más próximo a Alhucemas, que quedaba cubierto desde Tauima en Nador y El Atalayón en la Mar Chica, ambos próximos a Melilla.

Sin embargo, la distancia entre Melilla y Alhucemas, unos 90 km, suponía consumir dos tercios del combustible entre ida y regreso. Por este motivo, en la primavera de 1925, se seleccionaron dos aeródromos que se venían usando de vez en cuando y que eran dos superficies adaptadas, situados a unos 45 km del frente: Dar Quebdani y Dar Drius. El primero resultaba idóneo para despegar cargado a tope por su proximidad al mar, pero, como los obstáculos que lo rodeaban hacían difícil la operación, se optó por Dar Drius como aeródromo principal, de manera que allí se instalaron un tanque con diez mil litros de combustible y otro con mil litros de aceite. Se tomaron, además, dos superficies alternativas que habían sido adaptadas como aeródromos en campañas anteriores: Ben Tieb y Tafersit. También se dispuso un buque en la bahía de Alhucemas, que actuaba como aeródromo eventual de hidroaviones, para reabastecimiento de combustible y armamento en la zona.

El plan de la operación de desembarco incluyó un método de recuperación de tripulaciones. En él se contemplaba que, si un avión caía en vuelo por avería o derribado por disparos de los rifeños, tenía que tomar tierra en una playa segura o lanzarse al mar hacia el costado de un buque en la bahía desde el que se enviaría una falúa en su rescate.



Avión averiado. Las playas en poder del Ejército español fueron los aeródromos de emergencia en caso de avión dañado por fuego enemigo (AHEA).

Estructura de la Fuerza Aérea

Tras estudiarse la capacidad operativa, las necesidades de mantenimiento y repuestos y definir una reserva de guerra en la Península para afrontar cualquier contingencia posible, se decidió desplegar en Alhucemas 136 aeronaves de la Aeronáutica Militar, a las que se sumarían hidroaviones de la Aeronáutica Naval, hidroaviones de la escuadrilla aportada por Francia, y dos aviones de la Cruz Roja. En total 162 aeronaves que, unidas al globo cautivo que operaría desde el acorazado *Jaime I* y al dirigible embarcado en el portaeronaves *Dédalo*, completarían el material aéreo.

Cada escuadra estaba al mando de un teniente coronel y la constituían dos grupos, con un comandante al frente de cada uno. Cada grupo lo componían al menos dos escuadrillas y cada escuadrilla la formaban unos diez aviones, aunque tal número podía variar según el tipo de avión. Por tanto, si un avión podía cargar un máximo de veinte bombas diarias —las más comunes eran las C-2 (10 kg) y C-5 (20 kg)—, una escuadrilla podía lanzar a diario 200 bombas (entre 2000 y 4000 kg).

El 1 de septiembre, el jefe de la Fuerza Aérea y director de la Aeronáutica Militar española, el general Jorge Soriano Escudero, organizó todas las fuerzas aéreas desplegadas en la zona de operaciones en tres escuadras y un grupo de unidades bajo el mando directo de la Jefatura de la Aeronáutica Militar:

— Primera Escuadra, que opera desde los aeródromos de Sania Ramel (Tetuán) y Larache, 42 aviones:

  • Primer grupo: dos escuadrillas de *Breguet 14*.
  • Segundo grupo: dos escuadrillas de *Breguet 14*.

— Segunda Escuadra, opera desde el aeródromo de Nador (a unos 15 km al sur de Melilla), 45 aviones:

  • Tercer grupo: una escuadrilla con *De Havilland (Rolls) DH-4*, una escuadrilla de *Potez 15 A-2*, una escuadrilla con *De Havilland (Napier) DH-9*.
  • Cuarto grupo: dos escuadrillas de *Bristol F-2B*.

— Tercera Escuadra, desde los aeródromos de Nador y Dar Drius (en el valle del Kert):

  • Quinto grupo: dos escuadrillas con *Fokker C-4*.
  • Sexto grupo: dos escuadrillas con *Breguet 19 A-2*.

— Otras unidades afectas directamente al jefe de la Aeronáutica Militar:

  • Sección de Caza con *Nieuport 29 C-1*.
  • Grupo de Hidroaviones, que opera desde el aeródromo de El Atalayón, Mar Chica: una escuadrilla de *Saboia SIAI S-16 bis* y una escuadrilla con *Dornier Do J Wal*.
  • Escuadrilla Aeronáutica Naval, desde el aeródromo de El Atalayón: una escuadrilla de *Macchi M-24* (seis aviones).
  • Portahidroaviones *Dédalo*: una escuadrilla de *Savoia SIAl S-16* bis (seis aviones), una escuadrilla de *Supermarine* (seis aviones), un dirigible y un globo cautivo, amarrado al *Jaime I*.
  • Escuadrilla francesa que opera desde el Atalayón, una escuadrilla *Farman Goliath F-60* (seis aviones).

Integración de medios aéreos navales españoles y franceses

En la primavera de 1925, Francia disponía de tan solo seis escuadrillas (48 aviones) en su zona del Protectorado, principalmente en los aeródromos de Meknes y Fez, bajo el mando del coronel Armengaud. Su operación estaba muy limitada a observación y enlace, siguiendo estrictamente las órdenes del mariscal Lyautey en cuanto a mínima influencia sobre la vida de los indígenas. Todo cambiaría ese mes de abril con la debacle francesa en Uarga.

A fin de operar con la mayor seguridad y eficacia posibles, la Aviación concentró los medios y dispuso que tanto los *Farman Goliath* franceses como los seis *Macchi M-24* de la Armada pasaran a operar desde El Atalayón, integrados en la Aeronáutica Militar española. El jefe de la Escuadra de Instrucción entregó estos últimos al Ejército para su integración como una unidad más de la Aeronáutica Militar. Su traslado con sus mecánicos y repuestos a El Atalayón supuso una de las primeras transferencias de autoridad entre las unidades de estos ejércitos.

Para la integración de las fuerzas aéreas, su coordinación y optimización, se destacaron tripulaciones de enlace a los estados mayores. Como normas básicas se usaron el Reglamento de enlaces y un innovador sistema de cuadrículas que por vez primera integró Aviación y Artillería, lo que permitió que los combatientes pudieran referenciar un mismo punto en una cuadrícula de un mapa común a todos. El Reglamento de enlaces describía las señales visuales tierra-aire mediante paneles en el terreno y las de aire-tierra con señales de bengalas de colores blanco, verde y rojo, aunque también se siguieron usando partes lastrados que eran lanzados por la Aviación sobre las tropas propias. Los pilotos se coordinaban mediante señas en el aire para informarse sobre posiciones enemigas y establecer el carrusel de ataque sobre ellas.

Puede decirse que, en el aire, la operación fue en esencia conjunto-combinada, dado que los seis *Farman Goliath* franceses y los hidros de la Armada operaban de forma coordinada en el mismo escenario y bajo la misma orden de operaciones que los aviones del Servicio de Aviación Militar.

El apoyo logístico: terrestre, aéreo y sanitario

La organización del transporte de las unidades terrestres

Desde el inicio del planeamiento de la operación se hizo evidente que las necesidades materiales para trasladar a la zona de desembarco las tropas y pertrechos iban a constituir un reto clave para el éxito final de la operación. Ante la necesaria movilización de una parte de la flota mercante española, se movilizaron veintiséis buques mercantes, la mayoría de la Compañía Transmediterránea. Eran buques de distinta antigüedad y calidad y, en general, no superaban los diez nudos, salvo los más modernos.

Se organizaron seis flotillas de cuatro buques más los de reserva. Tres se asignaron a la Brigada de Melilla y otras tres a la de Ceuta. Hay todavía algunas discrepancias respecto a la composición de las distintas flotillas según las fuentes, aunque, a los efectos del presente trabajo, no es demasiado importante, puesto que lo más interesante es el plan de carga general y la distribución de las unidades tropas principales en los buques.

Convoy de Melilla (flotilla, nombre del buque, carga):

— Flotilla 1:
  - *Antonio Lázaro*: II y III Banderas del Tercio y secciones de apoyos.
  - *Sagunto*: hospital de campaña y tropas de sanidad.
  - *Aragón*: un tabor de Regulares, un tabor mehala n.º 2 y secciones de apoyos.
  - *Navarra*: 1.er batallón del Regimiento Melilla y secciones de apoyos.
— Flotilla 2:
  - *Isla de Menorca*: dos tabores de Regulares y secciones de apoyos.
  - *Jorge Juan*: batería 105, zapadores y secciones de apoyos.
  - *Florinda*: 2.º Batallón del Regimiento África y secciones de apoyos.
  - *Alhambra*: la harca de Varela.
— Flotilla 3:
  - *España n.º 5*: batallón de Infantería de Marina y sección de pontoneros.
  - *Romeu*: Batallón de Cazadores África n.º 16 y dos baterías 70.
  - *Roger de Flor*: pertrechos.
  - *Villarreal*: hospital.

Convoy de Ceuta (flotilla, nombre del buque, carga):

— Flotilla 4:
  - *Menorquín:* harca de Larache.
  - *Cabañal*: VI Bandera de la Legión y una batería.
  - *Hespérides*: harcas.
  - *Antonio Cola*: Batallón de Cazadores África n.º 8.
— Flotilla 5:
  - *Vicente Ferrer*: Batallón de Cazadores África n.º 3.
  - *Castilla*: dos tabores de Regulares de Tetuán.
  - *Capitán Segarra*: VII Bandera y una batería.
  - *Vicente la Roda:* Batallón de Cazadores África n.º 5.
— Flotilla 6:
  - *Escolano*: zapadores y varios agregados militares extranjeros.
  - *Cirilo Amorós*: ganado.
  - *Andalucía*: hospital.
  - *Barceló*: hospital.

Una vez embarcadas las tropas en el *Cabañal*, este buque tuvo una avería que obligó a la retirada de las tropas y a proceder al embarque en el de reserva, el *Jaime II*. Por ello, partió horas más tarde hasta encontrarse de nuevo con el convoy que transportaba a las tropas del general Saro en el río Martín. Algunos buques, como el *Cullera*, son situados por ciertas fuentes en

alguna de las flotillas de la Brigada de Melilla. Estaba previsto para refuerzos procedentes de Melilla, pero, de entre la documentación disponible, no se tiene constancia de que formase parte de la expedición.

Todos estos buques siguieron sus vicisitudes dentro de la Transmediterránea, causando baja en distintos momentos, y algunos cambiaron de propietario. Es reseñable el caso del *Navarra* que, adscrito al Gobierno de la Segunda República durante la Guerra Civil, fue torpedeado por un submarino italiano en 1937, de modo que quedó varado e irrecuperable en la costa de Tarragona.

Las barcazas K

Protagonistas de la fase final del desembarco, a ellas descenderían las tropas para su llegada a la playa. Estaban dotadas de motor y procedían de las doscientas que se fabricaron en Gran Bretaña en 1915 para facilitar el acceso a las playas en lugar de hacerlo a fuerza de remo. Muchas fuentes indican que se construyeron para efectuar el desembarco en Galípoli, información que ha de ser matizada, ya que los movimientos ofensivos en los Dardanelos comenzaron en febrero y los primeros desembarcos se realizaron en abril y continuaron varios meses después. Parece que el almirantazgo tenía prevista su utilización en el norte de Europa, pero se sabe que una quincena llegó al Bósforo para participar en el desembarco de Suvla en agosto de 1915.

Diez años más tarde, la Marina británica comenzó a darlas de baja y fueron adquiridas por diferentes compañías para su venta u otras disposiciones. Desde 1921, España estaba interesada en hacerse con una larga veintena de ellas y en ese año se dispuso de las diez primeras. Más adelante se adquirieron otras seis, que llegaron en noviembre de 1924. En 1925 se obtuvieron las diez restantes. Estas barcazas ya figuran en el plan de desembarco del general Anido de 1923, y en la operación de Alcazarseguer de marzo de 1925 se utilizaron al menos once de ellas.

Para la fase final de la maniobra, los remolcadores abandonaban las barcazas a unos mil metros de la costa para que alcanzasen las playas por sus propios medios. Las ventajas del rápido abandono de las tropas a través de la plancha de proa tenían el inconveniente de que su andar autónomo era muy lento y con frecuentes demoras por desvíos del rumbo.

Cada barcaza tenía una tripulación de quince hombres: un maestre, dos maquinistas, dos fogoneros y diez marineros. En las operaciones de desembarco se añadía un oficial, alférez de navío. Su capacidad de carga de personal llegaba hasta los trescientos soldados (aproximadamente dos compañías).

Las barcazas que llevaban los carros de combate tenían refuerzos de plancha y rampas. Los carros viajaron en cubierta en cuatro lanchas. Tres llevaban tres carros y la cuarta transportaba dos. Todos ellos están identificados en fotografías aéreas. Periodistas de *El Telegrama del Rif* indican que ven las barcazas *K-5* y *K-15* con carros. Probablemente también van en la *K-1* y la otra tiene que ser la *K-11*. Todas eran diferentes en aspectos no esenciales.



Soldados con bombas en la mano. Aprovisionar los aviones supuso un gran reto. Durante la campaña, varios días se lanzaron más de 1100 bombas (AHEA)

La logística de la Aeronáutica Militar

Duplicar el número habitual de aeronaves en el Protectorado generó la necesidad del envío de suministros peninsulares y, sobre todo, de armamento. Con un promedio de cerca de treinta salidas diarias (el máximo esfuerzo fue el 30 de septiembre con 59 salidas), pudieron repararse aviones con piezas de otros como repuestos. En cuanto al armamento, las reservas estándares de la época eran para diez días de operación. Además de las ametralladoras calibre 7,7 mm, el armamento principal consistía en bombas de trilita modelos A1 (10 kg) y A2 (50 kg), incendiarias de fósforo tipo B2 y de iperita C-5 (20 kg). De manera excepcional se lanzaron bombas de 100 kg solo desde algunos aviones que disponían de capacidad de anclaje bajo los planos. La preparación del armamento de un avión suponía todo un reto y baste señalar como ejemplo que el 30 de septiembre se cargaron a mano 1721 bombas en los lanzadores de los aviones (30 900 kg).

Las bombas aéreas se fabricaban en Sevilla y el explosivo en la Fábrica de Armas de Granada y, finalmente, las ojivas se llenaban con el explosivo incendiario o iperita en la Maestranza de Melilla. A finales de agosto se solicitó ahorrar armamento y la actividad de bombardeo[3] se vio minimizada desde entonces hasta el día D.

Como curiosidad, se puede indicar que los pilotos de los *Farman* franceses lanzaban bombas más pesadas (150 kg) desde unos mil metros de altura y comentaban que les preocupaba que pudieran impactar sobre los aviones españoles, que atacaban desde cotas mucho más bajas.

Organización y preparación del apoyo sanitario

La Sanidad, al igual que el resto de cuerpos y armas, estableció un plan de adiestramiento para mejorar la asistencia a los heridos. Las instrucciones generales para el servicio sanitario contemplaban llevar al completo el material individual (incluido el paquete de cura, que contaba con vendas, yodo y un torniquete) y colectivo, alistar los hospitales de campaña con material de curas y víveres para quince días, incrementar los equipos quirúrgicos que iban a desplegar en el frente, planificar la evacuación de bajas por medios navales preferentemente durante la noche, confirmar que los legionarios y tropas indígenas serían evacuados solo a hospitales del norte de África, asignar funciones a los distintos integrantes de los equipos de sanidad militar y detallar que los servicios de higiene, en un primer momento, se dedicarían a la potabilización de aguas, preparación de letrinas y enterramiento de cadáveres, para realizar en un segundo tiempo la desparasitación de los efectivos desplegados.

Había que evitar por todos los medios la acumulación de heridos en alguno de los escalones sanitarios, lo que tendría efectos deletéreos y repercutiría en la supervivencia de las bajas. Para ello, era vital una adecuada celeridad en la revisión de curas, en la realización del proceso de clasificación y durante la evacuación de los heridos y, entre otras medidas, se abogó por la necesidad de establecer en la playa un hospital de cien camas, con la posibilidad de evacuar las bajas a retaguardia, empleando fundamentalmente los barcos de la Armada, entre los que destaca el *Barceló*[4]. Asimismo, se encomendó al director médico de cada uno de los hospitales de campaña que se seleccionase a los heridos que iban a ser intervenidos quirúrgicamente en sus instalaciones y aquellos que tenían que ser evacuados hasta el barco hospital sin pasar por quirófano. Además, el director también debía notificar a diario al Estado Mayor un registro de los ingresos, el lugar donde iban a ser evacuadas las bajas, el número de camas que quedaban desocupadas, los niveles de fármacos y la existencia de víveres disponible.

[3] En mensaje del 27 de agosto, desde el Alto Comisariado en Marruecos a la Jefatura de Aeronáutica se ordena ahorrar bombas y se alerta de que en Melilla solo quedan 38 del tipo A-3 (trilita y amatol, 100 kg). En mensaje del 3 de septiembre se ordena trasladar cuatrocientas bombas C-5 (iperita, 20 kg) a Ceuta.

[4] El buque hospital *Barceló* fue alistado en lo que a sanidad se refiere en nueve días. El *Villarreal* también se preparó en un corto espacio de tiempo (dos semanas). Finamente, en el *Andalucía* se realizaron las obras necesarias, aportando los pertrechos y material inventariable de sanidad (autoclave, bacinetes, irrigadoras, compresores y una mesa de quirófano) a principios de junio.

La orden de operaciones del desembarco de Alhucemas era muy explícita en el aspecto sanitario. Detallaba el funcionamiento y procedimientos para las evacuaciones, tanto por tierra como por mar. El dispositivo sanitario estaba compuesto por camilleros, puestos de socorro, hospitales de campaña, gasolineras navales y barcazas de vapor, buques hospital, trenes y hospitales a retaguardia.

El orden del despliegue sanitario también quedó determinado en el planeamiento. Con el primer escalón se trasladaría el personal preciso para establecer un puesto de curación en la playa. En segundo lugar, desembarcarían los elementos de evacuación y las ambulancias de campaña. A continuación, llegaría el material de los hospitales móviles de campaña a tierra. Los oficiales médicos, sanitarios y camilleros desembarcarían en los primeros momentos. Sin embargo, se decidió no emplear acémilas de transporte sino camilleros en las fases iniciales con la previsión de facilitar la evacuación en una fase tan crítica como el inicio de la operación. Más adelante, cuando el ganado estuviera disponible en tierra, la secuencia de evacuación comenzaría con los camilleros de primera línea llevando las bajas a mano hasta los puestos de socorro. Posteriormente, las bajas se colocarían en artolas ancladas a los mulos, que las transportarían hasta la ambulancia de montaña. Desde esta instalación, los heridos serían llevados hasta el hospital de campaña ubicado cerca de la playa, y de ahí, gracias a las barcazas K, llegarían a los buques hospital. Esteban Vélez, médico de la Armada, defendió que un facultativo dispusiera el orden de evacuación de heridos en la playa y que desde un determinado buque se distribuyeran las bajas a los distintos barcos con la intención de evitar el colapso debido a la llegada de un número elevado de heridos a un mismo buque. Durante la navegación, se tenía que ser capaz de administrar en los buques hospital atención médica y quirúrgica básica. Estos barcos deberían permanecer en puntos de recogida, preparados para que se embarcasen las bajas durante el máximo número posible de horas de luz, con la intención de facilitar la maniobra a las embarcaciones menores de transporte sanitario y de navegar hasta los puertos establecidos por la noche. Los trenes hospital podrían servir de enlace entre los diferentes hospitales peninsulares, que debían quedar lo suficientemente vacíos para poder ingresar al mayor número posible de bajas[5].

Desde el punto de vista sanitario, especial atención merece la integración de los medios dispuestos para aeroevacuaciones. El 1 de noviembre de 1922 comenzó el apoyo aéreo al servicio sanitario con el traslado de un equipo médico del que formaba parte la enfermera Elvira López Mourín a Dar Drius durante la evacuación de heridos en Tizzi Azza. La Aeronáutica Militar adaptó dos *Breguet 14* para el traslado de heridos y, desde 1923 hasta el desembarco, se realizaron 93 vuelos de asistencia médica con un total de ocho evacuados[6].

---

[5] A retaguardia se contaba con el hospital Docker, el hospital de indígenas y el hospital de la Cruz Roja. Los tres estaban en Melilla y el número de camas en la plaza ascendía a ochocientas. En caso de que la ciudad melillense quedase saturada por las bajas, algunas de ellas podían trasladarse hasta Ceuta. El hospital de Cádiz disponía de cuatrocientas camas y estaba enlazado por tren hospital con Sevilla. La capital hispalense tenía una capacidad de otras cuatrocientas camas gracias a su hospital militar, al hospital de la Cruz Roja y al palacio de San Telmo. Finalmente, en Málaga se alistaron el Hospital Civil y el de la Cruz Roja y se estableció un tren hospital desde esta ciudad hasta Madrid. El hospital de la capital se vació de enfermos gracias a que fueron trasladados a Alcalá de Henares, Guadalajara, Segovia, Valladolid y Burgos. En 1925, España tenía una capacidad de ocho trenes extemporáneos con ochenta camas cada uno. Si fuera necesario se podía añadir un vagón con camillas y personal de sanidad a un tren ordinario.

[6] El 23 de mayo de 1923 comenzó el Servicio de Aeroevacuación en la zona española con dos aviones: un *Breguet 14* de Melilla y otro de Tetuán.

Elvira López Mourín (1893-1961)



Elvira López Maurín, enfermera (González-Canomanuel, M.Á. *La historia de un acto heroico olvidado*. Sanidad mil. 2017: 68-74)

Pertenecía a una familia humilde de Martín del Río (Lugo). Viajó a Madrid y, sin saber leer ni escribir, consiguió con gran tesón el título de enfermera tras cursar los estudios en el hospital de la Cruz Roja de Madrid (1918-1921), donde conoció al cirujano militar Víctor Manuel Nogueras y a la duquesa de la Victoria. Un año más tarde se incorporó al hospital de la Cruz Roja en Melilla. El 1 noviembre de 1922 embarcó en un avión *De Havilland 52* como miembro del equipo quirúrgico del comandante médico Nogueras, con la misión de tratar a 366 bajas de combate españolas que se encontraban en el campamento de Dar Drius, fuertemente hostigado por el enemigo. Regresaron dos días después a Melilla en aeroplano. Este hecho constituye un hito en la historia de la sanidad española por cuatro motivos: es el primer transporte de personal sanitario realizado en nuestro país por medios aéreos, es la primera ocasión en la que despliega empleando un avión un equipo quirúrgico militar español en zona de operaciones, es el primer vuelo de una mujer sanitaria en España y, finalmente, es uno de los primeros vuelos nocturnos de la historia aeronáutica española.
Tras su regreso a Madrid, aprobaría el examen para enfermera profesional en 1923.

Para Alhucemas se estableció un procedimiento de traslado aéreo de heridos graves, principalmente con heridas en cabeza y vientre. Como criterio general, mientras que las bajas de carácter leve debían dirigirse a Melilla o a Málaga, por vía marítima, sobre todo, las que eran más urgentes eran evacuadas en avión hasta un hospital militar a retaguardia, después de ser intervenidas, si fuera necesario. Una vez extraídos en la zona de operaciones, ya fuera en cala Bonita, en la desembocadura del río Martín o bien en la bahía de Alhucemas, se los trasladaba a Melilla para su evaluación médica y posible traslado al hospital de Málaga. Se contaba para ello con un veterano *Breguet 14* adaptado para trasportar una camilla, dos *Junkers F13* de la Cruz Roja Española y un *Dornier Wal* adaptado para las evacuaciones. El hidroavión ambulancia *Junker F13W* resultó idóneo para tales misiones, al poder transportar dos heridos en camilla y otros dos sentados.



Capítulo octavo

Ejecución de las operaciones militares en la bahía de Alhucemas

Rafael Aparicio Azcárraga
José María Blanco Núñez
Guillermo Calleja Leal
Jorge Clavero Mañueco
Ricardo Navarro Suay
Juan Ignacio Salafranca Álvarez

Operaciones propias previas relacionadas con el desembarco en Alhucemas

Así como en la zona oriental del Protectorado asignado a España la cabila de Beni Urriaguel fue, a lo largo de todas las campañas y en especial a partir de 1921, la que se caracterizó por su belicosidad y hostilidad, lo mismo puede decirse en la zona occidental para la de Anyera, constante pesadilla tanto por este carácter rebelde como por su situación geográfica, que le confería una especial condición de bloqueo entre Ceuta y la zona internacional de Tánger, así como entre las comandancias generales de Ceuta y Larache. Cuando se produce el repliegue a la Línea Estella a finales de 1924, dejando a los rebeldes la ciudad de Xauen, y la rebelión en la zona occidental se extiende, el despliegue adoptado aísla esta cabila de Anyera. Al norte de esta hay un puesto de intervenciones en Alcazarseguer, atacado a primeros de diciembre por estos rebeldes y neutralizado. Esta situación va a ofrecer una oportunidad para lanzar una operación de respuesta y cumplir un doble objetivo: por una parte, castigar la traición y rebeldía para restablecer ese puesto de intervenciones para impedir el contrabando de armamento y, por otra, hacer una evaluación de las «posibilidades de desembarcar» en una costa hostil una considerable fuerza militar con sus medios de combate y sus apoyos logísticos. El resultado de todo ello llevará a la decisión para el planeamiento y ejecución de la operación de Alcazarseguer, a finales de marzo de 1925, que tuvo especial trascendencia como acto previo al de Alhucemas.



Mapa del Protectorado español en Marruecos. Formado por el Cuerpo de Estado Mayor, Comisión Geográfica de Marruecos y de Límites, 1932. Escala 1:500 000. [Madrid?]: Talleres del Servicio Geográfico del Ejército, 1951. 1 mapa: col.; 56 x 82 cm. (CEGE. Ubicación: AR. Signatura: MAR C.16-212 bis 3; disponible en BVD)

Carga y embarque de las unidades terrestres

En lo que respecta a los preparativos inmediatos de la operación del desembarco de Alhucemas, el 26 de agosto comenzaron en Ceuta las operaciones de carga de material en los buques. A remolque de transportes y escoltas, embarcaron también las cargas de urgencia, las armas y los primeros y segundos escalones de municionamiento. Diez días más tarde, el 5 de septiembre, las tropas de las distintas unidades embarcaron en los buques de transporte que tenían asignados y poco antes de las 18:00 se hicieron a la mar. En el lado oriental y casi simultáneamente, en Melilla, la carga había comenzado el 3 de septiembre y, dos días después, las tropas desfilaron hasta el puerto para embarcar tras haber efectuado los días anteriores prácticas de desembarco a poniente de la península de Tres Forcas.

Por otro lado, según se ha visto en un capítulo anterior, aunque, orgánicamente, las brigadas de Ceuta y Melilla eran de una composición y potencia de combate similar, en lo operativo

el general Fernández Pérez, jefe de la de Melilla, decidió articular la suya en dos columnas mientras que el general Saro, que mandaba la de Ceuta, lo hizo en tres. En lo que sí que coincidieron los dos fue en llevar en vanguardia fuerzas especiales: Tercio, Regulares, mehalas y harcas. Esta organización para el combate mantenía cierta coherencia, pues mientras la Brigada de Ceuta tendría que actuar por oleadas con el mismo punto de desembarco llevando a cabo el esfuerzo principal, al menos en las fases iniciales de la operación, la de Melilla debía estar preparada para que cada una de sus columnas pudiera realizar acciones independientes. Otra diferencia fue la preparación específica para la acción y rendimiento de ambas brigadas, que fue mucho más completa para la de Ceuta, la cual contaba con la experiencia adquirida en el desembarco de Alcazarseguer. Para esta brigada se modificó el despliegue de la Línea Estella con el fin de liberar un mayor número de fuerzas disponibles para la operación de Alhucemas, además de que, desde el mes de julio, se pudo atender a su correspondiente preparación específica. Repasando los historiales de las banderas del Tercio, se puede constatar esta diferencia también, pues la II y la III, de Melilla, no efectuaron ningún ejercicio de desembarco hasta el 1 de septiembre en punta Negri. Luego, ambas realizaron simulacros con apoyo naval y aéreo, en Uad Lau las de Ceuta y en Sidi Dris las de Melilla, con el doble objetivo de completar su preparación y su adaptación a las incomodidades de las barcazas, así como desorientar al enemigo sobre el punto final de desembarco.

La Brigada Saro, con unos 9300 hombres, que sería la primera en poner pie en las playas, se configuró para la travesía por mar organizada en tres olas de desembarco. La primera, a las órdenes del coronel Franco, jefe del Tercio, estaba formada por 4500 soldados, que utilizaron quince barcazas K. La segunda, de 2800 hombres, al mando del coronel Martín, tenía asignadas nueve lanchas. Por último, la tercera, con el teniente coronel Campins al frente, de 2000 hombres, no dispuso de lanchas, por lo que tuvo que esperar a la rotación correspondiente, una vez se hubiera realizado el desembarco y descarga de alguna de las dos anteriores.

La asignación de unidades en las quince barcazas K de las tropas del coronel Franco fue la siguiente: las barcazas 1, 5 y 15 para las harcas; la 6 y la 11 para la mehala; la 21 y la 23 para la VI Bandera de la Legión; la 17 y la 20 para la VII Bandera de la Legión; la 7, la 18 y la 22 para el Batallón África n.º 3; la 9 para la batería de 70, y, por último, la 8 y la 16 para dos compañías de zapadores.

Las nueve barcazas del coronel Martín fueron las siguientes: la 24, la 25 y la 26 para los dos tabores del Grupo de Regulares de Tetuán; la 2, la 3 y la 10 para el Batallón África n.º 5; la 13 para la batería de 70 y, por último, la 4 y la 19 para dos compañías de zapadores.

Como ya se ha indicado, permaneció a bordo de sus transportes la fuerza del teniente coronel Campins: el 3.er Tabor del Grupo de Regulares de Tetuán, el Batallón de Cazadores n.º 8 y la batería de 105. Los carros de combate permanecieron en la cubierta de sus barcazas hasta poder desembarcar el día siguiente del inicio del desembarco cuando las condiciones lo permitieron.

La Brigada Fernández Pérez, con casi 9200 hombres, preparó su embarque en Melilla en otras tres flotillas similares a las anteriores. El general, con su Estado Mayor, lo hizo a bordo de un buque francés. El jefe de dicho convoy era el capitán de fragata Díaz Arias-Salgado[1].

[1] Destinado a las órdenes del interventor general de Marina del Protectorado.

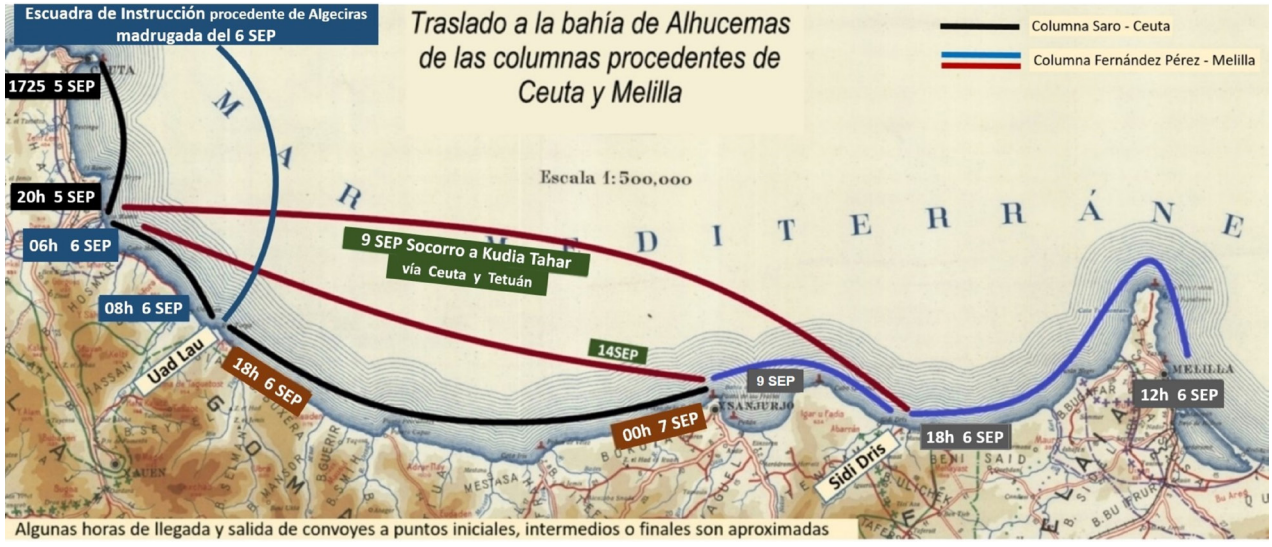
Traslado a la zona de objetivo anfibio en la bahía de Alhucemas

Siguiendo las instrucciones dadas, la Brigada Saro, embarcada en Ceuta a bordo de once mercantes, quedó lista para salir y zarpó a las 17:25 del 5 de septiembre, y en su conserva, un aljibe y dos buques hospitales. El general Saro, con su Estado Mayor, embarcó a bordo del *Reina Victoria Eugenia*. El convoy, organizado en tres flotillas, se dirigió a Río Martín para recoger las harcas de Larache, de Amani y Solimán el Jatabi, primo de Abd el-Krim (Quintana Martínez y Llabrés Bernal, 1928: 274), que transbordaron a sus mercantes a bordo de las gabarras requisadas a la aduana de Río Martín. Para dar una idea de la dificultad de las comunicaciones de la época, baste con señalar que la lancha *I-5*[2] tuvo que llevar a tierra, durante este fondeo en Río Martín, al teniente de navío Mendizábal y a un oficial del Estado Mayor de la brigada para que pudiera telefonear al general en jefe con objeto de comunicarle que habían llegado todos sin novedad y recabar noticias sobre los sucesos de Kudia Tahar, por si hubiese que desembarcar algunas fuerzas y posponer el desembarco. Por la noche del mismo día zarparon de Algeciras los buques de la Escuadra de Instrucción para amanecer, el día 6, frente a Uad Lau, donde ejecutaron la planeada maniobra de decepción. Durante la travesía, a las 4:15 del 6 de septiembre, el *Dédalo* lanza cuatro hidros para efectuar la observación del fuego de acorazados y cruceros a las alturas de Tiguisa sobre el campo enemigo. Estos aparatos recibieron un número considerable de impactos de fusilería, aunque no hubo bajas. Se bombardeó punta Omara y se fondeó, donde permanecieron algunos escoltas y cuatro transportes con las luces encendidas, cubriendo al resto del convoy con cortinas de humo. Mandó ese convoy el capitán de fragata Boado Suances, jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Navales del Norte de África. A esta operación se unieron cuarenta aparatos de Larache y Tetuán que bombardearon la zona de Uad Lau, en la que, poco después, intervinieron la artillería naval francesa y española y un globo cautivo de Aeronáutica Militar amarrado al acorazado *Alfonso XIII* (Sánchez Méndez y Kindelán Camps, 2011: 100).

Mientras tanto, la Brigada Fernández Pérez, que había quedado lista para zarpar en Melilla el mismo día 6, se dirigió al mediodía a Sidi Dris, donde también ejecutó parecida maniobra de decepción y consiguió (como en Uad Lau) el fin que se perseguía: dispersar las fuerzas enemigas. En esta operación participaron, desde primeras horas de dicho día, aviones de Melilla que atacaron con dureza en sucesivas oleadas la zona de Sidi Dris bombardeando las defensas de la playa, mientras varios hidroaviones hicieron un reconocimiento más en profundidad de las playas de la península del Morro, durante el cual avistaron trincheras con numerosas tropas en cala Bonita, Suani y la Rocosa, unas pocas en la de playa de la Cebadilla y los movimientos del despliegue rifeño.

Tras el transbordo por parte de las tropas de Ceuta a las barcazas K a las 11:20 de ese día 6, quedaron listas para desembarcar casi a las 17:00 y arrumbaron hacia el Morro Nuevo poco

[2] De la Compañía Tabacalera Española, que por entonces tenía armados, con patente de corso para la represión del contrabando, una porción de patrulleros (faluchos) que normalmente estaban mandados por oficiales de Marina en situación de «supernumerarios». La *I-5* la mandaba el capitán de corbeta Gil de Sola y se unió espontánea y voluntariamente a la expedición de Ceuta. Este comandante fue herido de gravedad por bala de fusil cuando llevaba órdenes a la playa. Fue evacuado a Algeciras.



Traslado desde los puertos de las columnas de Ceuta y de Melilla a la bahía de Alhucemas con fondeos intermedios, maniobras de decepción en Uad Lau y Sidi Dris, y esquema general del movimiento de socorro a Kudia Tahar (elaboración propia)

después, momento en el que los escoltas tendieron cortina de humo para ocultar el convoy ante dicha posición. Como el día D hubo que posponerlo y la hora H acabó impuesta por las circunstancias, el tiempo pasado por las tropas a bordo de las barcazas K, unas 44 horas, es el primer hecho destacable sobre la penosidad y abnegación de los que participaron en esta operación, en particular de los que formaban parte de las primeras oleadas de desembarco.

En las primeras horas de la noche del mismo día 6, los acorazados se atracaron tanto a la costa que recibieron varios impactos, con bajas en el *Jaime I* y en el *Alfonso XIII*, lo que reafirmó al general en su idea de desembarco nocturno:

> «La experimentación ayer de un modesto fuego de cañon, ametralladoras y fusil a 3250 metros de tierra sobre este barco [el *Alfonso XIII*] me hace ratificarme más en la absoluta ventaja de hacer la operación de noche, absolutamente de noche, y a favor del cuarto de luna actual, sobre cuyo extremo, como todos los relativos a mi mando, recabo la total responsabilidad[3]».

El general Primo de Rivera, que había embarcado el día 6 en Río Martín en el *Alfonso XIII*, no en el *Jaime I* como estaba inicialmente planeado, asumió desde ese momento el mando. El general Sanjurjo, que había salido de Melilla ese mismo día a bordo del *París* acompañado de su Estado Mayor, que mandaba el coronel Sánchez-Ocaña, transbordó horas más tarde, también con su Estado Mayor, al cañonero *Dato*. Al día siguiente, transborda para conferenciar con el general en jefe y otros generales subordinados. A las 7:00 del 7 de septiembre, debido a que la cerrazón, al dispersar de noche las barcazas hacia el peñón de Vélez de la Gomera, impidió de nuevo la concentración del convoy, el general en jefe ordenó de nuevo retrasar el día D y la hora H, que quedaron fijados para las 7:00 del día siguiente, 8 de septiembre. Además, ordenó

[3] Véase Anexo I.2, primer párrafo.



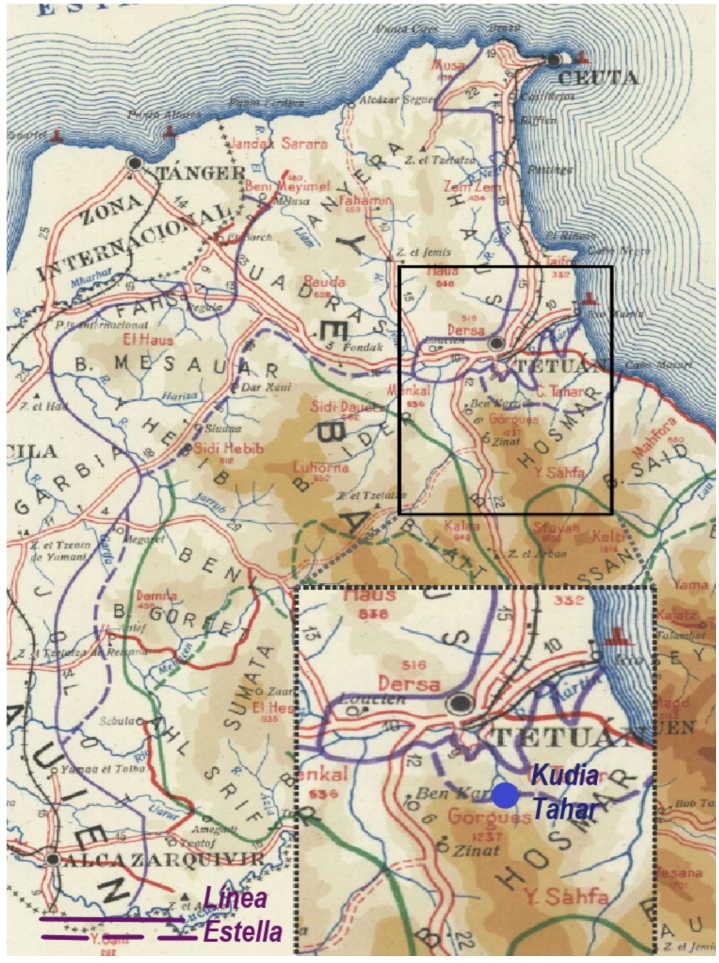
Bahía de Alhucemas y cala del Quemado, *ca.* agosto de 1925 (AGMM, BVD)

una demostración de fuerza que ejecutar durante la siguiente noche. Ese día 7, no obstante, el buen estado de la mar permitió llevar rancho caliente de los transportes a las barcazas K. Los buques de la Escuadra y el *Reina Victoria Eugenia* bombardearon intensamente, desde el interior de la bahía, las playas de Suani, la Rocosa, cabo Quilates, Sidi Dris y la cuenca del Kebir y se izó un globo cautivo, amarrado al *Jaime I* para corrección del tiro (Álvarez Varela, 1990: 11; Sánchez Méndez, 2001: 83), todo ello con fines de decepción, tratando de desviar la atención del enemigo y de engañarlo, o al menos, de sembrar la duda sobre cuál iba a ser la elección final de las playas de desembarco.

Dos nuevas vicisitudes vinieron a cambiar lo que se había establecido en los planes y en las correspondientes órdenes. La primera se verá a continuación, al narrar los sucesos de Kudia Tahar, pues los buques que transportaban las dos banderas de la Primera Legión y un tabor de Regulares de Melilla recibieron la orden de zarpar de forma urgente para Ceuta, desde donde fueron transportadas por ferrocarril a Tetuán, para formar la columna de liberación de aquella heroica posición. La segunda, que afectó a la Brigada de Ceuta, fue que, estando previsto y ordenado que los carros de combate fueran los primeros en desembarcar, esto no fue posible por las condiciones del mar y de las barcazas.

El asedio y liberación de Kudia Tahar

Antes de continuar con el relato de las operaciones sobre Alhucemas, procede abrir un paréntesis para fijar la atención en otra acción militar que, pese a desarrollarse en un punto alejado de la bahía de Alhucemas, a casi 150 km al oeste, constituyó un factor trascendental por el peligro que supuso para el éxito de la jornada de Alhucemas, que ya estaba en marcha, y que podría haber marcado no solo su desenlace sino, posiblemente, el de toda la acción de pacificación que España venía desarrollando en el Protectorado desde principios del siglo XX. Se trata del gravísimo ataque, cerco, defensa y liberación de Kudia Tahar, posición situada a unos 8 km al sur de la capital del Protectorado español, Tetuán.



Situación general de la zona occidental del Protectorado: Tetuán y Kudia Tahar (Línea Estella)
(elaboración propia a partir del Mapa del Protectorado español en Marruecos [imagen 1 de este capítulo])

Con todos los preparativos terrestres, navales y aéreos, la sorpresa estratégica no pudo estar nunca al alcance de los altos mandos militares españoles y franceses. Aunque en todo momento se elaboraron y se ejecutaron planes de decepción, en lo sustancial, no engañaron a nadie. La palabra Alhucemas estaba en boca de todo el mundo y se había estado repitiendo insistentemente desde 1922. No se tenía certeza de si el desembarco se llevaría a cabo dentro de la bahía —muy fortificada—, en sus extremos o en sus alrededores, pero una fuerza tan poderosa, de la que la prensa daba los nombres y apellidos de coroneles, tenientes coroneles, comandantes y capitanes que participarían en la operación, solo podía tener un objetivo: Axdir, centro de gravedad de la rebelión de Abd el-Krim. Además, debe señalarse que la ventaja en inteligencia de los rebeldes rifeños era notable, al disponer en la zona pacificada de numerosos informadores que no tenían ninguna dificultad en pasar noticias, sucesos y toda clase de datos sobre lo que se iba conociendo, ya que, como se comprenderá, resulta imposible ocultar la preparación y organización de dos columnas de unidades militares del calibre de las que se estaban constituyendo en Ceuta y Melilla para

la operación de Alhucemas, además de la destacada presencia de fuerzas navales y aéreas de la envergadura de las previstas para el desembarco. Por supuesto, Abd el-Krim conocía mucho de lo que estaba pasando o iba a pasar. No solo lo sabía, sino que lanzó su amenaza: «Si ellos vienen a Alhucemas, yo tomaré Tetuán».

Y eso fue precisamente lo que intentó hacer. Terminado el repliegue a la Línea Estella, la línea de contacto entre españoles y rebeldes estaba muy próxima a Tetuán y así, conocedor Abd el-Krim del planeamiento, los preparativos y la inminencia del desembarco —aunque ignorase el punto exacto en el que se iba a producir—, planeó y ejecutó un potente ataque sobre lo que consideró el punto más crítico de esta línea y, además, otro sobre la posición francesa de Issonal. Aunque no llegó a conseguir que se abortara la operación hispanofrancesa sobre Alhucemas, no hubo más remedio que modificar muchos planes para atender la contingencia que se presentó en la zona occidental del Protectorado y, por ello, algunas de las fuerzas embarcadas en Melilla siguieron hasta alcanzar esta zona occidental, desembarcar allí y participar en los duros combates que tenían como objetivo quitar la presión sobre Tetuán.



Vista aérea de la posición de Kudia Tahar en los primeros momentos del ataque del 3 de septiembre 1925 (AHEA)

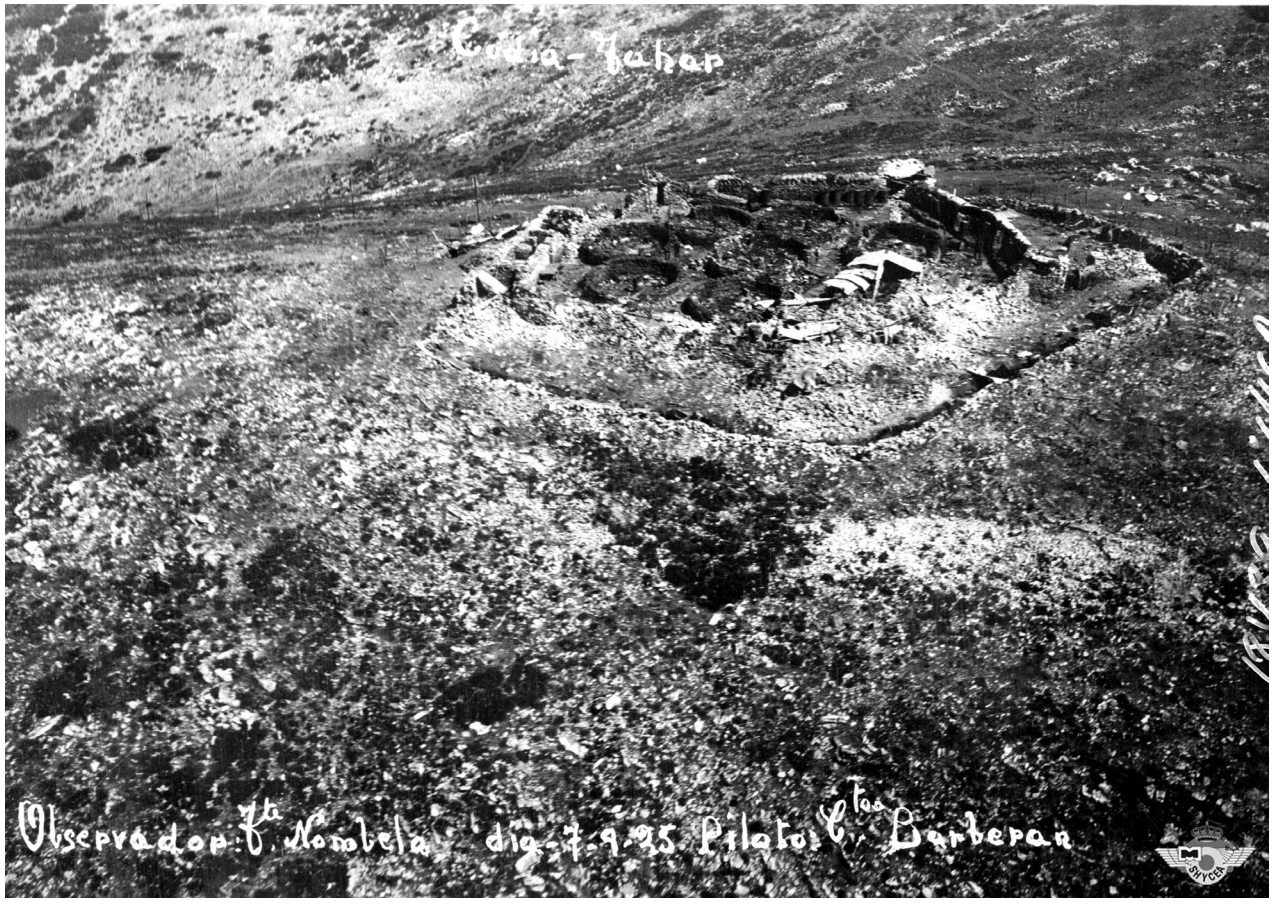
La acción rifeña consistió en un ataque en fuerza desde el collado de Dar Rai en dos direcciones divergentes sobre la posición de Kudia Tahar y otra sobre el cercano macizo montañoso del Gorgues. El plan, si hubiera tenido éxito, habría representado un indudable triunfo, no solo militar, sino también estratégico y político para la República del Rif, por lo que su ejecución se encargó al Jeriro, tradicional enemigo de España y, en aquellos tiempos, con lealtad inquebrantable e incondicional a las órdenes de Abd el-Krim. El objetivo principal era la toma de la posición de Kudia Tahar, defendida por una compañía del Regimiento del Infante n.º 5, con una batería de 7 cm y medios de transmisiones con sus respectivos sirvientes; en total, una guarnición de apenas unos 130 hombres, muchos de ellos aragoneses y catalanes. Enfrente, varios miles de rebeldes dispuestos a conquistar rápidamente una posición, en apariencia, débil y poco consistente.

Con las primeras luces del alba del 3 de septiembre se desencadenó el ataque rifeño en las direcciones señaladas, apoyado con gran número de cañones, ametralladoras y morteros, en especial sobre la posición de Kudia Tahar, centro de gravedad del despliegue español, que a la media hora estaba ardiendo. Los intentos de reforzarla y de llevar convoyes de socorro desde Ben Karrich solo tuvieron éxito en parte y se consiguieron introducir algunas cargas del convoy en la posición y establecer fuerzas en unas alturas desde donde se aseguraba el enlace entre Kudia Tahar y Ben Karrich.

A partir del día 4, cuando aún los convoyes no habían zarpado de Ceuta ni de Melilla, la posición estaba cercada por completo y casi destruida, con solo cuarenta y ocho soldados en condiciones de defenderla, quienes resistieron heroicamente, de tal forma que, aunque del día 5 al 11 no pudieron recibir ningún auxilio y carecían incluso de agua, desbarataron los planes rifeños de romper la Línea Estella en lugar tan próximo a Tetuán.

La situación era tan grave y las consecuencias tan cruciales que el general Primo de Rivera tomaría más tarde la decisión de distraer fuerzas de las ya situadas en la zona de Alhucemas para acudir en socorro de los defensores. Las unidades designadas fueron dos banderas de la Legión, la II Bandera, al mando del comandante Borrás, y la III Bandera de García Escámez, más el 2.º Tabor de Regulares de Melilla, con los correspondientes servicios, formando así una columna al mando del teniente coronel Balmes, jefe de la Primera Legión del Tercio. Esta columna combinaría su acción con otras dos formadas por fuerzas de las que guarnecían la Línea Estella, todas puestas bajo el mando del general Sousa.

Durante tres días estas fuerzas de socorro de la posición española hubieron de vencer la tenaz resistencia del enemigo. El primer obstáculo serio lo encontraron al intentar ocupar el poblado de Dar Gazi, hasta que, finalmente, se consiguió tomar el día 12. De la dureza de los combates y de la obstinada defensa de los harqueños rebeldes da idea el que en esta jornada abandonaron sobre el campo 125 cadáveres y numeroso armamento. Ante esta ofensiva, las escuadrillas de Tetuán y Larache se reforzaron con las de *Breguet 19* de Melilla para su defensa (Sánchez Méndez, 2018: 69). De toda la actuación de la Aviación, es preciso destacar la gesta del teniente piloto y observador Antonio Nombela Tomasich, quien, herido en la cabeza, obtuvo la octava laureada de San Fernando para la Aviación por su exitosa misión de bombardeo y aprovisionamiento sobre Bu Zeitrim (Sánchez Méndez y Kindelán Camps, 2011: 102). Los ataques aéreos se intensificaron el día 12 con



Vista aérea de la posición de Kudia Tahar el 7 de septiembre de 1925, una semana antes de su liberación (AHEA)

dieciséis aeroplanos que volaron 23 horas y lanzaron trescientas bombas (unas 2,3 t). Al día siguiente, en el que diecisiete aparatos realizaron 19 horas de vuelo y arrojaron unas 240 bombas (2,4 t), los legionarios consiguieron entrar en la posición de Kudia Tahar, de forma que por fin quedó liberada de quienes la habían estado asediando más de diez días. Relevados por los batallones Navarra 25 y Serrallo 69, partieron estas fuerzas de la columna de Melilla a Tetuán y Ceuta para embarcar de nuevo y ocupar rápidamente sus puestos frente a Alhucemas.

Del heroísmo de defensores y liberadores que quisieron y supieron escribir una página de gloria en la historia militar de España da idea el que un puñado de ellos, aunque muchos más lo merecieron, fueran recompensados con la Cruz Laureada de San Fernando. Como homenaje a estos héroes y a todos los demás, se citan sus nombres en este punto: teniente de artillería Joaquín Fuentes Pila, defensor de la posición; capitán de infantería José Gómez Zaracíbar, defensor; teniente de ingenieros Ángel Sevillano Cousillas, defensor; teniente de infantería Bartolomé Muntané Cirici, del convoy de socorro; comandante de

infantería Francisco García Escámez, de la III Bandera de la Legión; teniente de infantería José Martínez Anglada, de la II Bandera de la Legión; teniente de infantería Antonio Nombela Tomasich, del servicio de aprovisionamiento aéreo, y el capitán de infantería Miguel Rodrigo Martínez, del 2.º Tabor del Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas de Melilla n.º 2.

La liberación de Kudia Tahar es una clara muestra de lo que unas tropas con alto sentido del deber, firmeza, entrega y sacrificio pueden llegar a conseguir, aunque, como suele ocurrir y la historia militar da muchos ejemplos, todo sea a costa de pagar un enorme tributo de sangre. Solo las banderas del Tercio tuvieron treinta muertos y ochenta y siete heridos. Fue una memorable hazaña porque no solo evitó la ruptura de la Línea Estella, y con ella la posible caída de Tetuán, sino que, además, un fracaso militar de esta magnitud asestó un importante golpe material y moral a los rifeños que, a las muchas bajas sufridas, hubieron de sumar la considerable pérdida de prestigio personal de Abd el-Krim y del colectivo de la cabila de Beni Urriaguel ante el resto de las cabilas, especialmente las de Anyera.



José Moreno Carbonero, *Desembarco de Alhucemas* (Miguel Primo de Rivera y José Sanjurjo Sacanell sobre la cubierta del torpedero *T-22*. Al fondo, Morro Nuevo). Óleo sobre lienzo, 1929
(© Museo Nacional del Prado, Madrid, P004850, dominio público)

El desembarco: de las playas hasta la línea monte Malmusi-Morro Viejo

El día D. 8 de septiembre: las horas críticas del desembarco

Regresando en este punto a la madrugada del día D, 8 de septiembre, a las 8:30, Primo de Rivera transbordó al torpedero *T-22*, mandado por el teniente de navío Ibáñez de Aldecoa, breve estancia en la que se produce la escena que años después, en 1929, reproducirá Moreno Carbonero en su famoso óleo. Posteriormente, el general regresaría a Tetuán para comprobar el desarrollo de los acontecimientos que allí se estaban sucediendo y, poco después, volvería en el *Alfonso XIII* a las aguas de Alhucemas, donde permaneció hasta que el 2 de octubre, a bordo de ese mismo buque, zarpó rumbo a Algeciras, como él mismo refiere: «Lo de Alhucemas fue precioso […] pude inspeccionarlo todo en marcha, recorriendo la Escuadra de cola a cabeza, a bordo del torpedero 22, gobernado por un oficial de alientos […]» (Quintana Martínez y Llabrés Bernal, 1928: 313). El general Sanjurjo también se encontraba en el torpedero *T-22* desde las 5:00 de ese día, según recogen las crónicas:

> «Este torpedero con su rapidez vertiginosa llevando a bordo la bandera del comandante general Sanjurjo que se dirigía al *Alfonso XIII* para conferenciar con el Alto Comisario […] no han transcurrido ni diez minutos cuando cruza de nuevo el mencionado torpedero y se ve claramente al comandante general de Melilla y al Jefe del EM naval que se dirige veloz al *Reina Victoria Eugenia*, pasa muy cerca de nuestro buque, el cual al ver en la *K-1* al comandante Muñoz Grandes, le saluda con un: ¡Mucha suerte!, al que contesta el comandante con su característico entusiasmo: ¿Cuándo vamos al toro?[4]» (Quintana Martínez y Llabrés Bernal, 1928: 286-289).

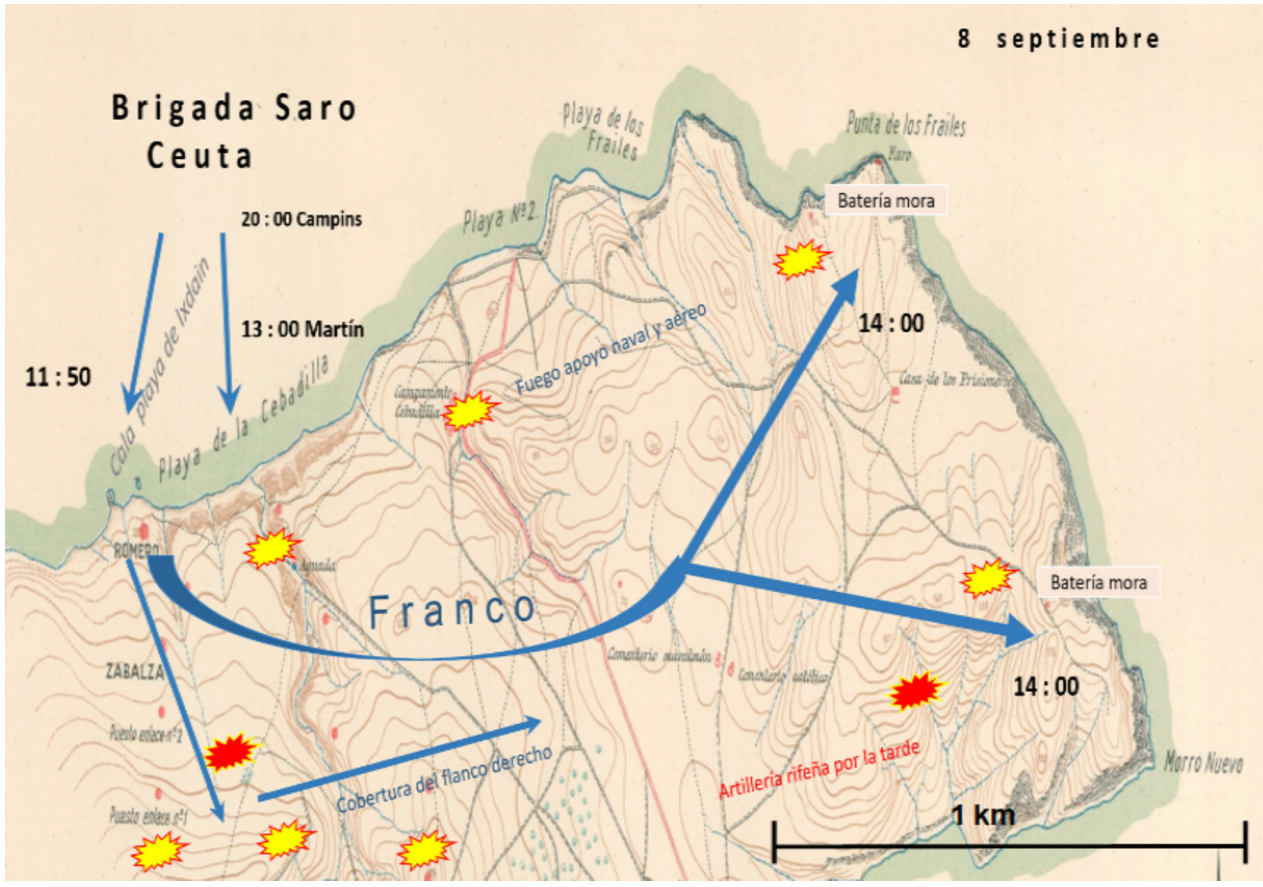
Las barcazas K que habían sido dispersadas por la corriente del Estrecho a las 2:00 del día D se reagruparon y, dos horas más tarde, se cursaron nuevas órdenes, momento en el que el coronel Franco, jefe de la vanguardia, transbordó a una K.

A las 6:30 los acorazados *Alfonso XIII* y *París* abrieron fuego contra objetivos próximos a la playa de Ixdain[5] y el globo cautivo del buque estación *Dédalo* cayó derribado a tiros, aunque luego fue recuperado. Poco después, a las 7:00, las escuadrillas se repartieron sus objetivos desde el peñón de Vélez de la Gomera hasta Afrau y a las 8:22 comenzó el fuego naval de apoyo a tierra. Para una mayor eficacia de estos fuegos durante el desembarco de las brigadas, se contó para la observación y su precisión, así como para la localización de objetivos, con la instalación de un globo cometa a bordo del *Alfonso XIII* de la Compañía de Aerostación de Guadalajara, aunque, posteriormente, hubo de ser desmontado por el peligro de su carga de hidrógeno, que podía incendiarse con la carbonilla incandescente de la chimenea.

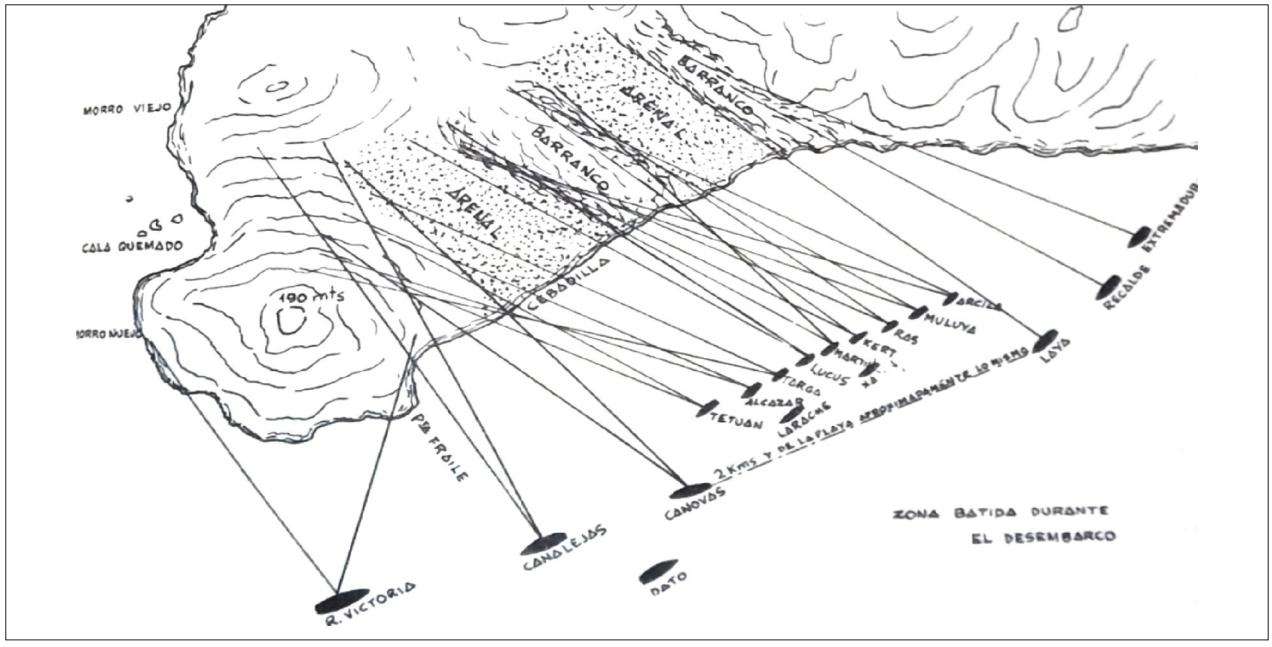
---

[4] Crónica publicada por la *Revista de Tropas Coloniales*, 11 de noviembre de 1925.

[5] Ideas generales sobre el desembarco de la bahía de Alhucemas. Sucesivas modificaciones que sufrió (AHEA, Jefatura Superior de las Fuerzas Militares de Marruecos, leg. 7, carpeta 4, subcarpeta 4).



Croquis general del desembarco y operaciones del 8 de septiembre (Brigada de Ceuta, general Saro) con indicación general de movimientos y apoyos de fuegos propios y rifeños (elaboración propia)



Croquis del apoyo de fuego naval a tierra los primeros días del desembarco (playa de la Cebadilla y Morro Nuevo) [AHA]



Vista aérea del desembarco de Alhucemas, 8 de septiembre de 1925. En el ángulo superior izquierdo, la costa rocosa, el resto mar; en la derecha, en primer plano, siete grandes barcazas K dirigidas hacia la costa; las cuatro del fondo transportan carros de combate *Renault FT-17*
(AGMM. Signatura: F.06078. Disponible en BVD)

Durante todo el día, las escuadrillas atacaron sus respectivos objetivos. Hacia las 8:40, las de *Fokker C-4* y las de *De Havilland DH-9 Napier* y *DH-4 Rolls* iniciaron el ataque aéreo y luego fueron relevadas por unidades en reserva. Los montes circundantes ardieron por los intensos bombardeos. Una escuadrilla de *Fokker* y otra de *Bristol F-2B*, mandadas por los capitanes González-Gallarza y Álvarez Buylla, respectivamente, y la de hidroaviones del capitán Ortiz, sobrevolaron la costa occidental de la península del Morro. Mientras, otras atacaron las baterías de defensas situadas más al interior y las concentraciones enemigas.

A las 10:45, los guardacostas tipo Uad y los remolcadores iniciaron el movimiento final para acercar las K a la playa. Las barcazas largaron sus remolques a las 11:40 y, con sus motores en marcha, la primera ola se dirigió a varar guiada por el capitán de fragata Boado y el capitán de corbeta Delgado. La idea de desembarcar al oeste del Morro Nuevo se le atribuyó a Boado. Aunque la playa de la Cebadilla había sido seleccionada durante el planeamiento y confirmada en las órdenes finales dadas por el mando, la corriente hizo abatir a las barcazas

y Boado terminó por dirigirlas hacia el extremo de poniente de la Cebadilla, en la cala de Ixdain, evitando de esa forma un campo de minas que los rifeños habían puesto y protegido, desde tierra, por un fuerte nido de ametralladoras situado sobre una elevación de la misma playa de la Cebadilla. La providencia, o el azar, suplieron la carencia del planeamiento, pues no se había contemplado ni, por lo tanto, se habían realizado operaciones de limpieza y rastreo de las playas.

Unos diez minutos antes del mediodía estaban las dos primeras lanchas de desembarco K a 50 metros de la orilla. Pese a la relativa desaparición del factor sorpresa, por los retrasos y lo avanzado de la hora, el cornetín del coronel Franco, que mandaba la primera oleada, toca paso de ataque y se lanzan al agua y, con el agua a la altura del pecho y el armamento en alto, llegan a la playa una vez salvados el medio centenar de metros que les separaban de la orilla. Allí fueron recibidos por un intenso fuego ametrallador que fue parcialmente neutralizado por las escuadrillas de *Bristol*, *Fokker* e hidroaviones, mientras la Escuadra batía también las alturas próximas a la costa (Sánchez Méndez, 2018: 70). En un momento de especial vulnerabilidad, las tropas recién llegadas a la playa se reorganizaron con absoluta



Vista aérea del desembarco de tropas y material en la playa de la Cebadilla, 8 de septiembre de 1925 (AHEA)

rapidez y, pese a no contar con la cobertura de los carros, las harcas tomaron posiciones para proteger el flanco derecho del despliegue, mientras que las banderas del Tercio, una vez ganadas las alturas próximas a la playa, ocuparon las que había a su izquierda y fueron sobre las siguientes de la Cebadilla y las próximas a los Frailes. En este movimiento de avance se descubrió que en la playa de la Cebadilla había minas, por lo que todos se percataron de que había sido providencial que las corrientes hubieran desviado el punto de desembarco inicial hacia la cala de Ixdain. Las minas de esta playa, más de cuarenta bombas aéreas enterradas, debían haber sido accionadas por cable por unos mercenarios europeos desde unas casamatas, pero habían huido. Detonadas las minas, la playa recibió más hombres, material y los carros ligeros de combate que no hubieran podido desembarcar en Ixdain (Sánchez Méndez, 2001: 86).

Acto seguido, mientras las harcas, a las que se había unido la mehala de Larache, mantenían la cobertura y protección del flanco derecho y el frente del desembarco inicial, las banderas del Tercio continuaron con rapidez su progresión hasta tomar, sobre las 14:00, la punta de los Frailes y Morro Nuevo con el «botín», entre otro material y equipo diverso, de tres piezas de artillería y abundante munición, lo que permitió el desembarco de dos nuevas oleadas. Por la tarde, se ocuparon de fijar un frente con apoyo aeronaval en las primeras estribaciones del monte Malmusi. En los primeros momentos del desembarco, el laureado por otra acción de guerra, el teniente de caballería Ángel Hernández Menor, se convertiría en el primer oficial caído en Alhucemas, de la harca de Muñoz Grandes.

Las acciones posteriores al desembarco inicial en la Cebadilla e Ixdain

La segunda oleada, con la columna del coronel Martín, siguió a la primera y una hora después ya se hallaba en tierra y desplegada, con lo que, junto con la batería de apoyo directo desembarcada con los legionarios de la primera oleada, se contaba ya con una segunda y los morteros y ametralladoras de las dos oleadas. Esto permitió establecer una base de fuegos y una reserva, además de atender a la vigilancia de la impedimenta y los elementos de apoyo que fueran desembarcando, pues las tropas que iban en estas dos primeras oleadas lo habían hecho con el equipo mínimo para facilitar su movimiento y avance una vez llegadas a la playa.

Al caer la tarde, la artillería rifeña reaccionó duramente contra la infantería causando bastantes bajas y alcanzando a varios buques, como los acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I*. Entonces, las escuadrillas intensificaron sus bombardeos contra la artillería enemiga y la escuadrilla de *DH-4 Rolls*, al mando del capitán Gaona, en un ataque en profundidad, bombardeó la casa y el cuartel general de Abd el-Krim, causando decenas de bajas. Al mismo tiempo, el almirante Hallier marchó con la flotilla naval francesa hacia la bahía y atacó las fortificaciones de la playa de Suani con la artillería del acorazado *París* y la de los dos cruceros *Metz* y *Strasbourg*.

Desde el mismo momento en que se completó el despliegue inicial comenzaron los trabajos de fortificación, tal como estaba ordenado, en previsión de los seguros contrataques que los rifeños realizarían en cuanto el conocimiento cierto de la localización del punto de desembarco principal les permitiera rectificar su despliegue, orientado hasta entonces a las playas de Suani y Sfiha y disminuido en los contingentes que los simulacros de desembarco de los días anteriores habían hecho desplazarse a Uad Lau y Sidi Dris y que no regresarían para incorporarse a las fuerzas de defensa rifeñas hasta el 10 de septiembre.

Entre la segunda oleada del coronel Martín y la tercera del teniente coronel Campins se comenzó a brazo, como se había hecho con la artillería, la descarga de los primeros apoyos y de la impedimenta del personal desembarcado que, como ya se ha indicado, había descendido de las embarcaciones con el equipo indispensable para el avance y previsiblemente necesario en los combates de las primeras horas. Cuando a lo largo de la noche desembarcó por fin la columna de Campins, se completó el despliegue, con el refuerzo de protección de los flancos por un tabor de Regulares y el Batallón de Cazadores de África y, además, se constituyó una reserva. Al término de la jornada habían desembarcado casi diez mil soldados y dos mil toneladas de material.



Buques y despliegue de tropas durante el desembarco de Alhucemas (AHEA)

El general Primo de Rivera envió un telegrama a Alfonso XIII en estos términos:

> «Señor. A las doce las tropas han puesto pie en la playa de Ixdain, a las doce y media han coronado las posiciones, tras una breve preparación de fuegos y sin resistencia. El Ejército de Tierra, el de Mar y el de Aire, saludan a Vuestra Majestad» (Sánchez Méndez y Kindelán Camps, 2011: 102).

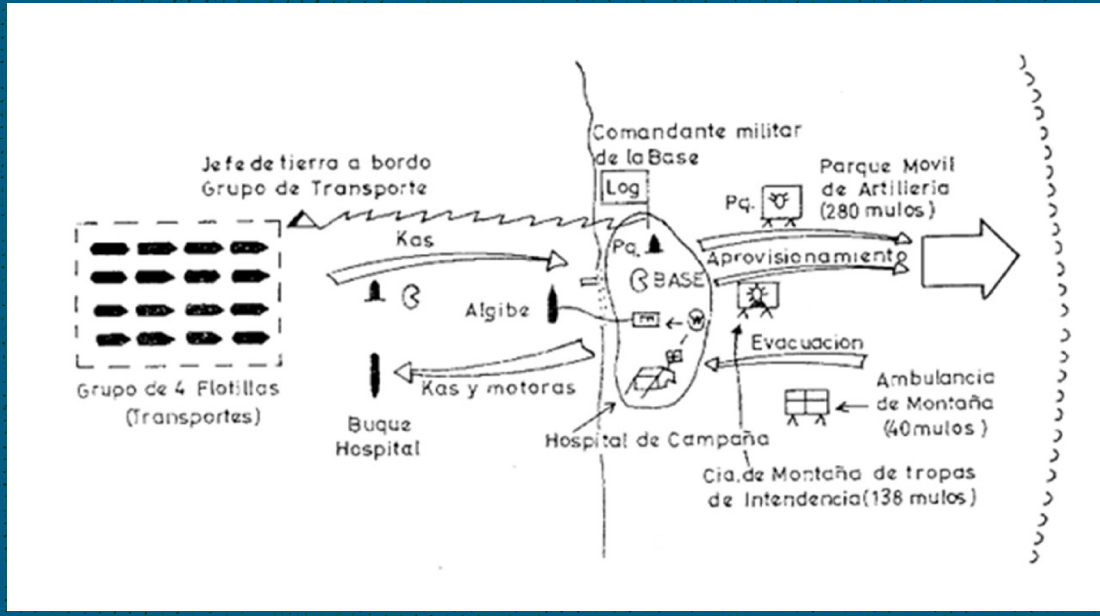
Los agregados militares extranjeros acreditados en Madrid que presenciaron el desembarco felicitaron al Gobierno por el éxito y la excelente coordinación de las fuerzas de Tierra, Mar y Aire, el arrojo de las tropas desembarcadas y la pericia y heroísmo de los aviadores. Días más tarde, el agregado naval norteamericano voló en un hidroavión *Macchi M-24* de la Marina y envió un informe a Washington (Sánchez Méndez, 2018: 70).

Sin embargo, la espada de Damocles que se cernía sobre el desarrollo posterior de las operaciones fue el problema logístico, pues la dificultad de llevar el ganado a tierra sin contar con suficiente suministro de agua y, por otro lado, la necesidad de contar con suficiente material y potencia de combate en tierra para avanzar rápidamente y alcanzar, entre otros objetivos, puntos donde abastecerse de agua para el ganado formaban un círculo vicioso que iba a disminuir la velocidad e ímpetu del avance según el ritmo previsto en las instrucciones generales de Primo de Rivera. Estas dificultades podrían facilitar el planeamiento y ejecución de contrataques rifeños sin haberse llegado a consolidar adecuadamente la cabeza de playa. La Armada hizo un gran esfuerzo para llevar agua, con sus aljibes, a las playas y la tropa otro, no menos importante, cargando todo a brazo y perforando pozos que daban agua salobre que rechazaban los mulos. La enorme potabilizadora de agua, comprada para la ocasión, llegó a Alhucemas cuando la parte anfibia de la operación ya había terminado.

Al finalizar el día D, solo se tenían cien bajas entre las tropas propias, lo que se consideró un éxito. De los buques del convoy, el que primero se acercó a costa fue el *Hespérides*, que transportaba material sanitario. Su comandante consideró que este material era de importancia vital para el tratamiento de las bajas que se iban produciendo. En la tarde del primer día del desembarco, se iniciaron las evacuaciones de heridos y enfermos, en las que, por razones del servicio, efectivos de intendencia ayudaron a los de sanidad a realizarlas. Sobre la presencia y actuación del personal del Cuerpo de Intendencia se han de resaltar, por una parte, la feliz previsión de integrar en la organización operativa a los faeneros de intendencia y a las compañías de mar y, por otra, el esfuerzo de sus hombres durante los primeros tres días y otros que le siguieron hasta que pudo conseguirse agua potable sobre el terreno. Estas tareas estaban dirigidas, por un lado, a atender a que las unidades pudieran abastecerse, pese a las continuas roturas de las mangueras que desde los barcos-aljibe transportaban agua a la playa y, por otro, a tener que hacer todos los acarreos a brazo al no poder abrevar el ganado. Por su actuación en estas operaciones, la Compañía de Mar de Melilla fue recompensada con la Medalla Naval colectiva.

El día 9, la artillería naval y la del peñón de Alhucemas hicieron fuego de contrabatería por encima del campamento español contra la pendiente norte del monte Malmusi y sus barrancos, donde se divisaron nidos de ametralladoras. La Aviación intervino, reduciendo casi a la mitad las horas de vuelo y llegando a perder dos hidroaviones *Dornier* que cayeron derribados, si bien sus tripulaciones pudieron ser rescatadas ilesas. Además, fue destacable la llegada de los seis

Tratamiento médico-sanitario en los primeros momentos del desembarco



Esquema de evacuación de bajas desde el frente a los buques hospital. (Aláez Rodríguez, 1972, La lección logística de Alhucemas, *Revista General de Marina;* 12, pp. 505-622)

Uno de los momentos más críticos de la operación, desde un punto de vista médico-sanitario, fue la atención de los primeros heridos al iniciarse los combates entre las tropas españolas que llegaban a la playa prácticamente sin cobertura y las fuerzas rifeñas parapetadas en cotas cercanas al lugar del desembarco. Las bajas fueron asistidas desde ese primer momento por los elementos sanitarios que desembarcaban con ellas. Los primeros heridos que embarcaban eran aquellos que podían hacerlo por su propio pie. A continuación, subían las bajas en camilla acarreadas por enfermeros. Se organizaron los cuidados y destinos de la evacuación de las bajas dependiendo de la zona anatómica afectada. Los heridos con hemorragia exanguinante, lesiones en abdomen o con traumatismo craneoencefálico penetrante eran intervenidos quirúrgicamente por ese orden en uno de los tres buques hospital. Posteriormente, eran trasladados hasta Melilla. Aquellas bajas que presentaban lesiones en tórax, traumatismo craneoencefálico leve o fracturas y pertenecían a una bandera del Tercio o a tropas indígenas eran evacuadas igualmente a Melilla en los buques hospital *Villarreal* y *Andalucía*, mientras que, si pertenecían a unidades peninsulares, ingresaban en el *Barceló* para ser evacuados hasta Málaga. Durante los momentos iniciales del desembarco, los buques hospital fueron hostigados ocasionalmente por la artillería rifeña y tuvieron que modificar su posición. Una vez asegurada la cabeza de playa, la principal atención sanitaria de la fuerza desembarcada recayó en los hospitales de campaña en tierra.



Vista de un ataque aéreo (AHEA)

Macchi M-24 de la Escuadrilla Aeronáutica Naval a El Atalayón. El día 10 se descargaron víveres y material bélico de la Brigada de Ceuta, que casi había desembarcado al completo. El *Alfonso XIII* desde el interior de la bahía y la artillería del peñón neutralizaron el intenso fuego de la artillería enemiga situada en Adrar Sed-dun y el monte Palomas y las escuadrillas avistaron y atacaron a numerosos rebeldes en el monte Malmusi hasta el día 13.

No se ha analizado hasta el momento el papel de la Brigada de Melilla, pues todavía se encontraba embarcada y no había entrado en acción por la circunstancia ya señalada de que buena parte de sus efectivos recibieron, el mismo día del desembarco, la orden de que las dos banderas del Tercio y el tabor de Regulares pusieran rumbo a Ceuta y se dirigieran allí a toda máquina. Entre otras razones, las unidades de Melilla habían estado, de momento, en un segundo plano porque el destino y el azar les tenían reservado otro escenario en el que, con valor, abnegación y sacrificio, tendrían la ocasión de cubrirse de gloria en la liberación de Kudia Tahar.

Pese al frustrado intento del día 7 y la presencia y aproximación a plena luz del día 8 de las barcazas K frente a la Cebadilla, la sorpresa táctica había sido completa, pues el esfuerzo principal de la defensa seguía estando orientado hacia la bahía de Alhucemas. La decepción también contribuyó a la confusión sobre el lugar de desembarco final, pues, aunque Abd el-Krim contaba con un buen servicio de información y tenía sobrado conocimiento de todos los planes anteriores e incluso los primeros borradores del último, todos ellos contemplaban como probables puntos de desembarco las playas de Suani y Sfiha. No es de extrañar que Abd el-Krim siguiera sin abandonar en las primeras y cruciales horas la defensa directa frente a la bahía, ante la incertidumbre de que el desembarco en

la Cebadilla no fuera más que otra distracción o un esfuerzo secundario de otro principal sobre la bahía, aún pendiente de ejecutar. En estas circunstancias, aunque comenzó a trasladar y acumular fuerzas en la tarde del mismo día 8 frente a los elementos desembarcados en los puntos ya ocupados por las tropas españolas, aún tardaría varios días en recuperar lo desplazado a Sidi Dris y Uad Lau, atraído por los simulacros anteriores, y lo que todavía combatía frente a Kudia Tahar. Además, de forma simultánea, los franceses, en el sector del alto Uarga, y otras tropas de la Comandancia General de Melilla, frente a la cabila de Tensaman, al sur del Protectorado español y al este de la bahía de Alhucemas, respectivamente, realizaron operaciones militares ofensivas para intentar distraer fuerzas que pudieran oponerse al desembarco. Como resultado de todo ello, casi hasta el día 11, los contrataques a la línea establecida por las tropas que el general Saro tenía en tierra firme revistieron poca intensidad y fueron rechazados sin mucho esfuerzo.

La llegada de la Brigada de Melilla y la consolidación de la cabeza de playa

El día 11, la Brigada de Melilla, aún incompleta por tener dos banderas y el tabor en Kudia Tahar, desembarcó en la playa de la punta de los Frailes, mientras en la Cebadilla se siguió acumulando material. El desembarco, comenzado el día anterior (Quintana Martínez y Llabrés Bernal, 1928; Álvarez-Maldonado Muela, 1992: 106), les llevó casi todo este día por la escasez y lentitud de los medios empleados, que estaban dedicados a la acumulación de material, unido al mal estado de la mar que, como se verá, se fue agravando en jornadas posteriores.

Desembarcada la Brigada de Melilla con las limitaciones señaladas, asumió inicialmente el mando sobre el terreno el coronel Goded, por no haber desembarcado a tierra todavía el general Fernández Pérez. Va a desplegar en el extremo oriental del frente, desde Morro Nuevo al collado que domina la playa de los Frailes. Aquella misma noche, el enemigo, recuperadas las fuerzas que guarnecían Sidi Dris y Uad Lau y orientadas parte de las que daban frente a la bahía para dar frente al desembarco, reaccionó de manera ofensiva tratando de romper el frente español en varios puntos, especialmente en el sector asignado a la recién desembarcada Brigada de Melilla, todavía incompleta y sin sus apoyos de vida y combate, entre los que destaca la escasez de municiones. El ataque se produjo tras una preparación, desde las 20:30 con fuego de artillería y morteros. En el sector del frente asignado a esta brigada, el enemigo intentó la ruptura hasta tres veces durante la noche y, en los puntos en que lo consiguió, el terreno perdido fue recuperado con rapidez, con lo que la línea, al final, resistió y se mantuvo firme.

La noche del siguiente día, 12 de septiembre, fue de nuevo escenario de otros tres intentos de romper la línea, prácticamente en los mismos puntos de la noche anterior mediante tres asaltos, a las 21:30, 2:45 y 4:00 horas, respectivamente. En esta ocasión, mejoradas las defensas, prevenidas las guarniciones y con el conocimiento de los puntos

elegidos y los procedimientos de ataque de la noche anterior, resultó más fácil rechazar los ataques. El día 14, el caudillo rifeño solicitó un alto el fuego para retirar los muertos de sus ataques nocturnos y le fue concedido. Esa noche se empleó en la búsqueda y recogida de cadáveres (Sánchez Méndez, 2001: 88). Hubo un nuevo y duro intento días más tarde, el 19, que fue también rechazado.

El apoyo de los barcos no se limitó solo al fuego naval. El almirante de la Escuadra destacó, en su parte de campaña[6], un aspecto táctico importante: la utilización de los proyectores de los buques para iluminar las barrancadas, al principio en el Morro Nuevo y después dentro de la bahía, para descubrir concentraciones y trabajos de fortificación. Los hidros del *Dédalo* cooperaron todo lo que pudieron, cuando el estado de la mar se lo permitió, ya que los amerizajes tenían que hacerse con mar prácticamente llana, circunstancia poco frecuente.

El mal estado de la mar fue a más, lo que dificultó el desembarco de los medios de combate y al continuar las unidades y los servicios con la ausencia de ganado por falta de agua y, a su vez, obligó a ralentizar el ritmo del avance y, de hecho, a una peligrosa detención que permitió al enemigo reorganizarse y reforzarse, provocando que las fuerzas propias permanecieran bajo el fuego de la artillería rifeña. Al ser los cañones rifeños de mayor calibre que los escasos desembarcados por las brigadas, el fuego de contrabatería español resultó muy inferior, por lo que la artillería rifeña se convirtió en el principal objetivo aéreo. De ahí que, desde el día 17, las escuadrillas aumentaran en número de aparatos y, en operaciones de reconocimiento y bombardeo, se reforzaran con los *Breguet 14* y *19* tras la liberación de Kudia Tahar y obligaran a los harqueños de Abd el-Krim a cambiar de posición continuamente los cañones para dificultar su localización (Sánchez Méndez, 2001: 88). El 21 de septiembre, 41 aparatos de las escuadrillas realizaron casi 80 horas de vuelo ante el poderoso fuego de las baterías de Adrar Sed-dun, Rocosa, Malmusi, Sidi-el-Hach-Mohamed y monte Palomas y consumieron 350 bombas de 100 y 150 kg (40 t) [Álvarez Varela, 1990: 15] y 1250 proyectiles de ametralladora sobre el Malmusi (principal objetivo), Rocosa, cala Bonita, el barranco que va de Tixdit a Tamastar y los poblados de Axdir y Tiganimin. No obstante, la situación táctica creada por las numerosas pérdidas sufridas en los sucesivos intentos de ruptura, el dañino golpe a la moral que supuso la derrota de Kudia Tahar y el no haber podido rechazar a las fuerzas desembarcadas en los primeros días fueron reveses que desanimaron a Abd el-Krim a preparar y a acometer una contraofensiva más contundente.

La noche del 21 al 22 amainó el temporal y la determinación del general en jefe de continuar el avance le hizo planear la progresión para el día siguiente, pero, ante los riesgos y la falta de suficientes reservas de munición y sin ganado, finalmente decidió aplazarlo veinticuatro horas, durante las cuales se abasteció a las columnas y se desembarcó el ganado indispensable para el transporte de la artillería, a pesar de la carencia de agua.

---

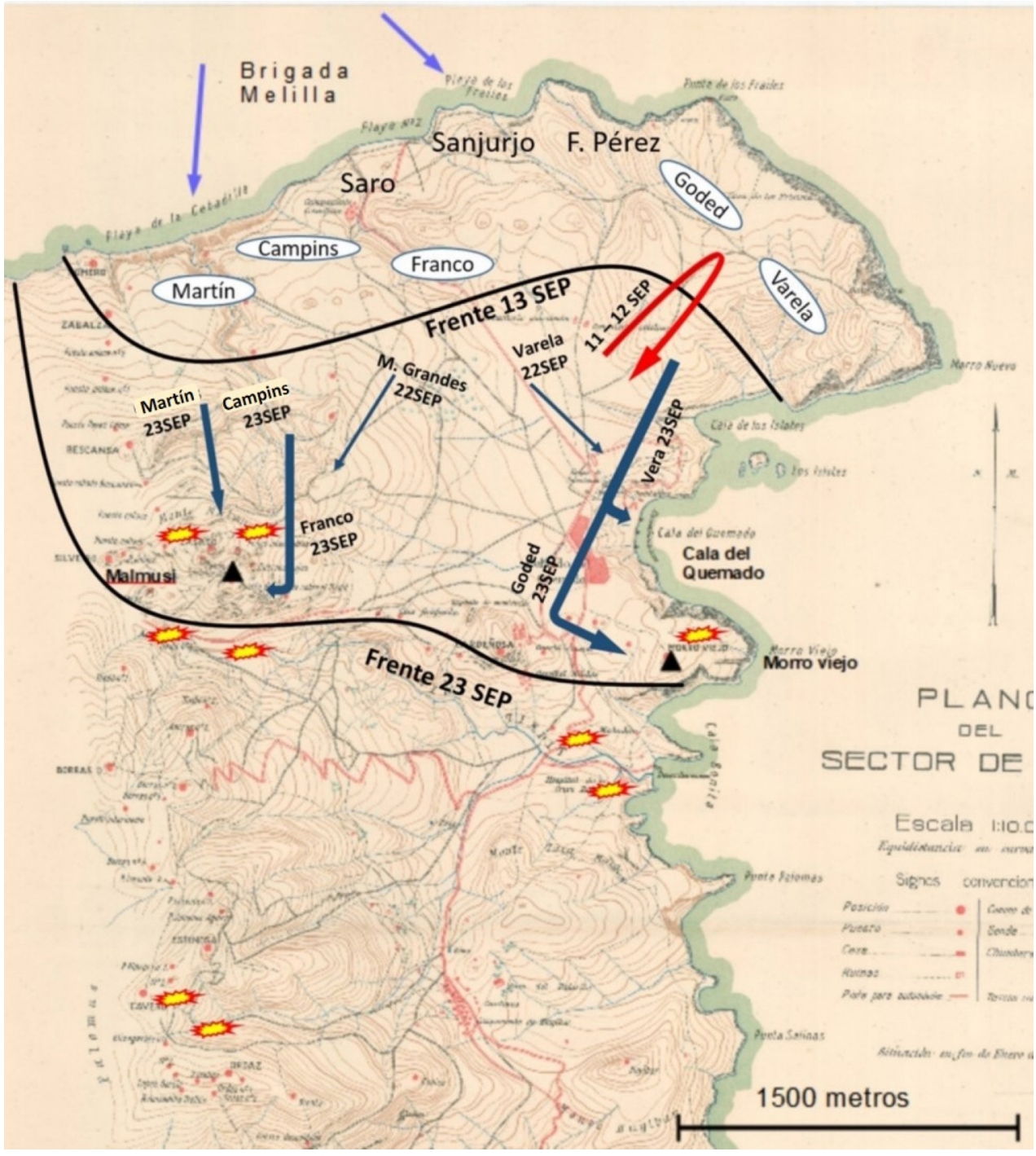
[6] AHAJSE, AHA AB 04553.



Hospital de campaña en playa. (Carrasco García, De Mesa Gutiérrez, Domínguez Llosa, 2011, *Las imágenes del desembarco*. Madrid, Almena)

El mismo día 22 se programó y realizó un reconocimiento ofensivo por la harca de Varela de Melilla y la de Muñoz Grandes de Ceuta. El número y la feroz resistencia del enemigo, hasta entonces oculto a la observación, convirtieron el reconocimiento en un verdadero combate, lo que causó a las harcas propias numerosas bajas que se incrementaron al intentar el repliegue, el cual hubo de hacerse con el decidido empleo de las reservas para proporcionar la necesaria protección. Lo positivo de la operación fue, sin embargo, que permitió conocer el despliegue enemigo y continuar el avance al día siguiente.

Desde el punto de vista del apoyo sanitario a las tropas propias, a partir del 12 de septiembre se estableció en la playa de la Cebadilla el primer hospital móvil de campaña con una dotación de 200 camas-camillas y 175 camillas ordinarias, quirófano y farmacia con una plantilla de 175 soldados sanitarios. Durante ese día, se intervinieron por parte de dos cirujanos, un anestesista y un ayudante a más de veinte bajas que presentaban lesión abdominal. Al día siguiente de este despliegue, este hospital sufrió su bautismo de fuego al recibir un intenso ataque artillero enemigo que causó treintaiocho bajas, ocho de ellas muertos. Hasta el 15 de septiembre no pudo descargarse el material del hospital a lomo Gómez Ulla y las evacuaciones se realizaron hasta la playa gracias a los camilleros. El número de bajas entre muertos y heridos ascendía a 481 en las dos primeras semanas desde el inicio del desembarco. En la madrugada del día 22, como resultado del reconocimiento en fuerza comentado antes a cargo de una harca por cada brigada, el personal médico se tuvo que emplear a fondo para atender el importante número de bajas que se produjo en esa acción.



Croquis general de las operaciones del 9 al 23 de septiembre. Desembarco de la Brigada de Melilla, principales contraataques rifeños, acciones de reconocimientos y valoración del contacto y del frente del 22, ataque y toma de la línea Malmusi–Morro Viejo el día siguiente con apoyos de fuego directo y en profundidad (elaboración propia)

De la toma del Malmusi a Axdir

Ocupación de la línea Malmusi-Morro Viejo

El día 23 se reanudaron las operaciones y se marcó como objetivo alcanzar y ocupar la línea monte Malmusi-Morro Viejo. La misión principal de esta jornada fue tomar el Malmusi con su fuerte núcleo de artillería dirigido por Joseph Klems, sargento desertor de la Legión Extranjera francesa y que poseía cañones del 10,5. No solo se dominaba Morro Viejo y Morro Nuevo, sino que también neutralizaba en parte el fuego de las fuerzas navales, de manera que los acorazados podían permanecer en la zona con un promedio de cuarenta impactos recibidos cada uno (Sánchez Méndez, 2001: 90). Por ello, fue uno de los días en que la aviación tuvo que emplearse con mayor intensidad.

Desde el amanecer, todas las escuadrillas de Tetuán, Larache y Melilla entraron en combate volando por escalones, manteniendo entre seis y ocho aparatos en vuelo y atacando las inmediaciones y las baterías situadas más a retaguardia para apoyar el avance hacia el Malmusi.

La Escuadra de Instrucción se situó de frente y por el lateral para batir los objetivos: el *Alfonso XIII* cerca de Morro Viejo y frente al barranco de Tixdit; el *Jaime I* entre el anterior y el peñón de Alhucemas para bombardear los barrancos de los ríos Tixdit e Isli; los contratorpederos *Lazaga* y *Velasco*, el cañonero *Dato* y un torpedero, al norte de los acorazados y barcos de las Fuerzas Navales del Norte de África, y dos torpederos frente a la Cebadilla (Sánchez Méndez, 2001: 90). Los cañones medianos de la Escuadra abrieron fuego sobre objetivos señalados por la Aviación y la artillería del islote de Alhucemas disparó en contrabatería para facilitar el avance de las columnas de la Brigada de Ceuta y la de Melilla con el menor número de bajas posibles. Al estar los acorazados, como el *Jaime I*, más cerca de la costa, sufrieron bastantes daños de la artillería enemiga.

Para el asalto al Malmusi y Morro Viejo, el almirante de la Escuadra aprobó las correspondientes instrucciones a sus buques, señalando los horarios y los apoyos de fuego programados y los puntos de reunión y de fondeo e indicando que los buques:

> «deberán hacer fuego:
> – Sin previa autorización, sobre toda batería enemiga que vean o cuyo emplazamiento prevean por el tiro de las baterías de tierra.
> – Sin previa autorización, sobre todo grupo evidentemente enemigo, no por su indumentaria, sino por la situación que ocupe teniendo en cuenta que el límite de nuestro avance será el río Tixdit» (Quintana Martínez y Llabrés Bernal, 1928: 323).

Este último punto trataba de evitar el «fuego amigo» sobre las harcas, que en los primeros días sufrieron varias bajas, tanto de los buques como de los aviones, entre otros motivos porque la indumentaria de ellas y la de los rifeños era parecida.

El ataque por tierra quedaría a cargo de la Brigada de Ceuta, que continuó articulada en las tres columnas de Franco, Campins y Martín desplegadas en este orden de izquierda a derecha, de este a oeste, mientras la de Melilla también continuaba con su articulación en dos, pero escalonadas en profundidad, la de Goded en vanguardia y la de Vera como reserva.

La composición de las columnas de Ceuta para esta operación fue:

— Franco: harca de Tetuán (2 tabores), harca de Larache (1 tabor), VI y VII Banderas del Tercio, Batallón de Cazadores de África n.º 3, unidad de carros de combate, la batería de 70 mm, grupo de zapadores (cuatro compañías), servicios.
— Martín: 1.º y 2.º Tabores de Regulares de Tetuán, Batallón de Cazadores de África n.º 5, dos baterías de obuses de 105 mm, servicios.
— Campins: 3.º Tabor de Regulares de Tetuán, Batallón de Cazadores de África n.º 8, servicios.

La idea de maniobra para la Brigada Saro era que la columna de Campins fijara al enemigo mientras la de Franco envolvía y atacaba de revés, y la de Martín en el flanco derecho preparada para el asalto si fuese preciso. El flanco izquierdo de esta brigada estaba cubierto por los carros de combate que, además, tenían como misión el enlace con la de Melilla.

A las 7:00 dio comienzo una muy intensa preparación artillera con tiros sobre el objetivo y sus barrancos y de prohibición al oeste del Malmusi y monte Palomas. Media hora más tarde comenzó el avance de las harcas de Tetuán y Larache y del 2.º Tabor de Regulares de Tetuán, que tuvieron que vencer una fuerte resistencia de una línea de defensa avanzada organizada a la perfección. Las banderas del Tercio siguieron a las harcas, junto con el Batallón de Cazadores ligeramente retrasado. Después de vencer esta primera línea, se produjo la prevista conversión hacia la derecha y el decidido asalto al objetivo, alcanzado tras una lucha cuerpo a cuerpo muy dura. La decisión de los rifeños de defender sus posiciones a toda costa y la buena organización del terreno dieron lugar a numerosos actos de valor y heroísmo entre los atacantes.

A las 9:00, la infantería tomó el Malmusi, tras causarle al enemigo más de trescientos muertos y hacer decenas de prisioneros. En la acción destacaron las dos escuadrillas del grupo de *Fokker C-IV* al mando del infante Alfonso de Orleans, que permanecieron en vuelo tres horas seguidas sobre el objetivo hasta comprobar su ocupación (Sánchez Méndez y Kindelán Camps, 2011: 103). También sobresalió el dirigible del buque estación *Dédalo*, que en varios vuelos consumió su carga de bombas y regresó con veintisiete impactos de bala.

Una vez alcanzados los objetivos, hubo una acción secundaria, pero igual de dura, para unir el extremo derecho del nuevo despliegue de la brigada con las posiciones iniciales de ese flanco, misión encomendada a los Regulares de Tetuán, relevados en la línea por los de Melilla. La resistencia rifeña fue numantina, al estar convencidos de no esperar apoyos ni refuerzos. La actuación de una compañía del Tercio permitió a los Regulares alcanzar su objetivo, si bien hubo que ir limpiando cueva por cueva al enemigo que, amparado en ellas, hacía un eficaz fuego de flanco. Estas operaciones de limpieza duraron todo el día, hasta la madrugada.

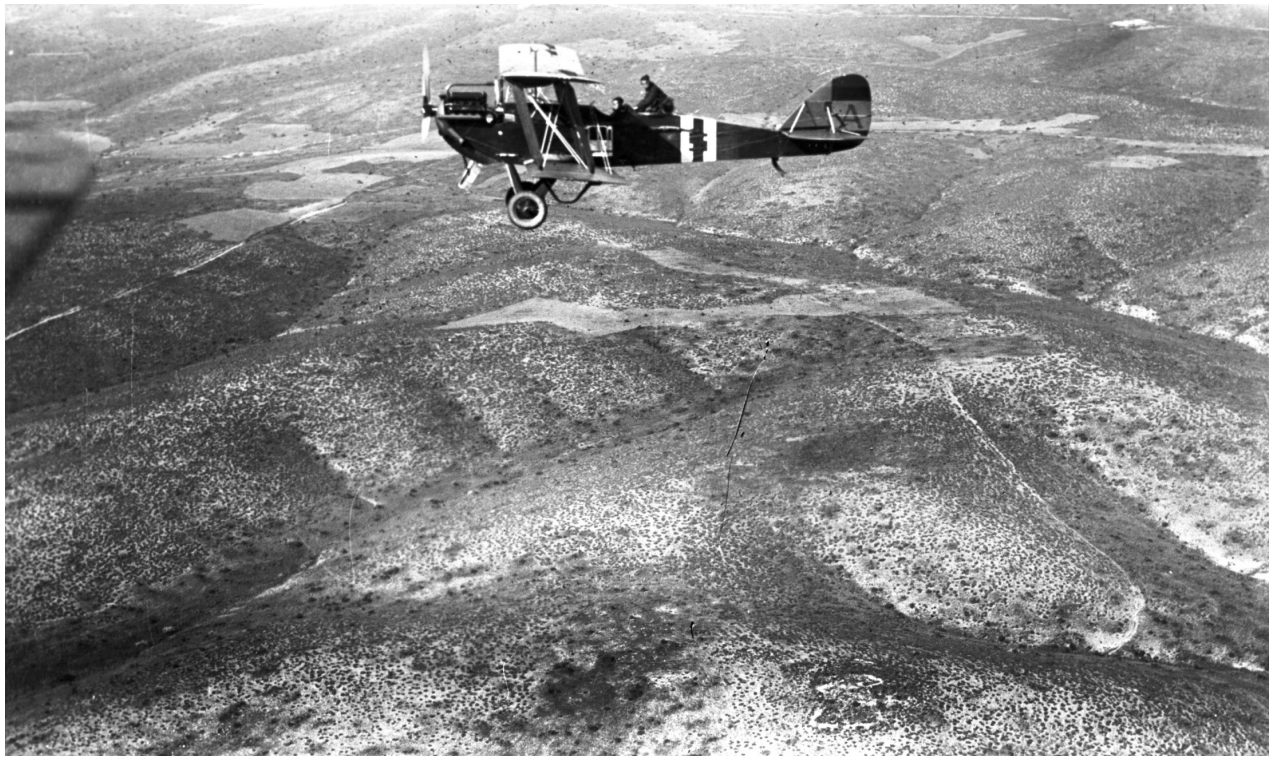
En cuanto a la Brigada de Melilla, en la dirección de ataque del este, a la izquierda de la columna de Ceuta, quedó articulada en las columnas señaladas, con la de reserva del

coronel Vera a las órdenes del general de la división. La articulación para el combate de estas columnas fue:

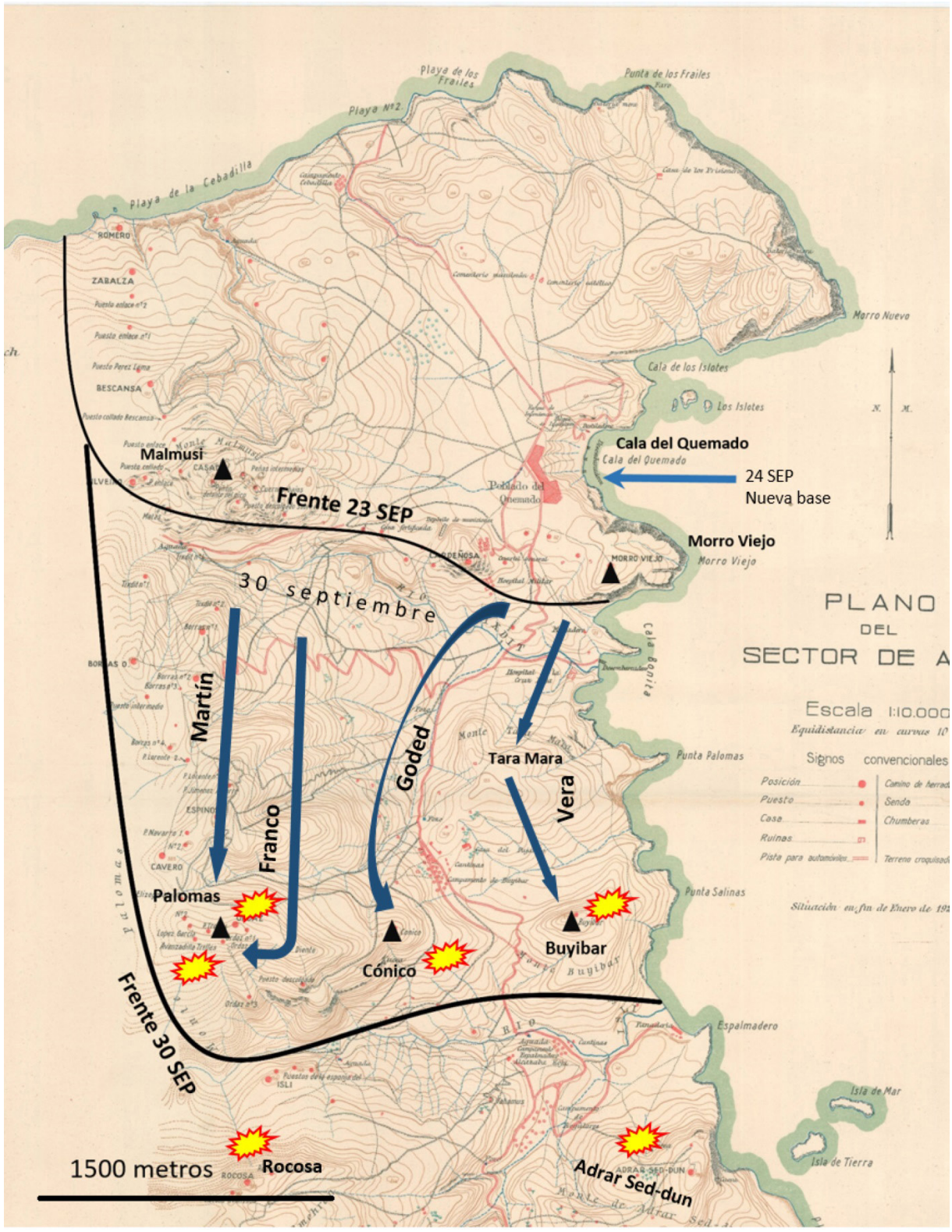
— Goded: II y III Banderas del Tercio, harca de Varela, mehala de Melilla n.º 2, Batallón de Cazadores de África n.º 16, una batería de 70 mm, parque móvil, compañía de zapadores, servicios.

— Vera: Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas de Melilla, batallón de Infantería de Marina, una batería de 70 mm.

La columna de Goded rebasó, como estaba previsto, las posiciones fortificadas en cala de los Islotes y cala del Quemado para actuar por envolvimiento. La harca de Varela, que iba en cabeza, eliminó la primera línea de resistencia con un ataque rápido y decidido, aunque después encontró fuerte resistencia en cala del Quemado, pero la idea del ataque simultáneo de frente y de revés, con el apoyo de los carros, permitió vencerla. Mientras tanto, la mehala de Melilla avanzó paralela a la costa, cumpliendo la orden del jefe de la columna de no entablar combate con el enemigo que iba dejando a su izquierda, que debía ser neutralizado posteriormente por las unidades de la Legión, que provocó serios apuros a la mehala por ese flanco. Resultó ser una decisión acertada, pues los defensores de la cala del Quemado se vieron envueltos con solo el mar a su espalda, lo que fue suficiente para su desmoralización y el cese de la resistencia, salvo la de algunos de ellos que, amparados en las cuevas, continuaron combatiendo, por lo que hubo que proseguir la limpieza cueva por cueva.



Caza *Bristol F-2* en pleno vuelo hacia área de ataque (AHEA)



Croquis general de las operaciones del 24 al 30 de septiembre, establecimiento de una nueva base logística, avance y toma de la línea Palomas-Buyibar con los apoyos de fuegos directos y en profundidad (elaboración propia)

Esa tarde del 23 de septiembre, pese a las muy adversas condiciones meteorológicas, la Aviación bombardeó más al sur las laderas del monte Palomas para evitar que dos grupos rifeños que se retiraban pudieran reagruparse por el alto de Tixdit hacia el río Isli y fueron continuamente ametrallados.

Con la toma de Morro Viejo pudo contarse con playas orientadas a ambos vientos reinantes, de modo que, en la cala del Quemado, a partir del día 24, se organizó la nueva base. Se pasó de salvar 50 m de agua desde las barcazas hasta la orilla, a salvar desniveles de 40 m entre orilla y terreno llano, sin cualquier clase de pista y a brazos o en mulos sin bastes o con bastes inapropiados. Enseguida se unieron la Cebadilla y la cala del Quemado por camino cubierto. Ese día amainó el viento de poniente y pudo procederse a una nueva evacuación de heridos. Más tarde, se constituyó además un puesto de clasificación en la cala del Quemado para que los heridos fueran evacuados rápidamente hasta los buques hospital.

Alcanzada esta línea, se comenzó la organización defensiva del terreno iniciada por los propios combatientes y perfeccionada por los zapadores en un durísimo trabajo que implicaba el traslado a brazo de los elementos y herramientas de fortificación, pues el ganado todavía no podía abrevar y buena parte de él continuaba sin ser desembarcado. Labor penosa, pero necesaria, pues de nuevo las circunstancias meteorológicas impusieron una detención, en este caso más breve, y la consiguiente permanencia sobre el terreno. El enemigo, ante el hostigamiento de la Aviación española más el quebranto sufrido tanto en sus efectivos como en su moral, no intentó esta vez ninguna reacción ofensiva y se limitó a cañonear las posiciones desde Adrar Sed-dun y monte Palomas.

Avance hasta la línea monte Palomas-Buyibar

Establecida y consolidada la línea Malmusi-Morro Viejo, las unidades, que habían infligido un duro castigo al enemigo, habían sufrido a su vez un gran desgaste, por lo que hubo que reorganizarlas y proporcionarles descanso, lo que impidió la explotación inmediata del éxito como hubiera sido deseable. Pero el simple avance se preveía de igual manera penoso, pues se continuaba careciendo de ganado y, aunque el terreno recién ocupado disponía de algunos pozos, estos eran de agua salobre, no apta para el consumo humano ni animal. En esta situación, el 26 de septiembre el viento de levante volvió a ser propio de temporal, por lo que la detención se prolongó más allá de lo previsto.

En cuanto la meteorología lo permitió, el 28 y 29 de septiembre, se aumentaron los vuelos de reconocimiento y vigilancia y se realizaron 29 bombardeos preparatorios del inminente avance hacia la línea Palomas-Adrar Sed-dun. En uno de estos vuelos se fotografió una casa ubicada a 5 km de Ait-Kamara con dieciocho cañones junto con dos grupos de prisioneros españoles que estaban situados como escudos humanos, razón por la que no fue bombardeada (Sánchez Méndez y Kindelán Camps, 2011: 103).

Por fin, se decidió que el día 30 se podía emprender de nuevo el avance, con el propósito de alcanzar los objetivos finales para conseguir una base de partida para ulteriores operaciones,

si fuese preciso. Era este un objetivo poco ambicioso, cuya justificación era la esperanza de que la derrota militar facilitara la apertura de conversaciones y la sumisión del territorio rebelde, todavía muy amplio.

Así, se dictaron órdenes para la ocupación de la línea Adrar Sed-dun-monte Palomas y cerrar por el oeste con la del Malmusi-Sidi-el-Hach-Mohamed hasta el mar frente a este último. De forma alternativa, en caso necesario, la progresión y avance quedarían limitados a la línea monte Palomas-monte Cónico-Buyibar, para asomarse al barranco del río Isli como obstáculo natural. Ese día 30, la Aviación se empleó con máxima intensidad en apoyo de la infantería con el fin de tomar el monte Palomas, Buyibar y Tara Mara. Se atacó con 55 aeroplanos terrestres y 12 hidroaviones que volaron por escalones de escuadrilla cada 45 minutos y en sus vuelos rasantes lanzaron unas 1800 bombas (32 t) y dispararon 1800 proyectiles de ametralladora[7]. Además, algunos aparatos atacaron más a vanguardia al monte Rocosa y Adrar Sed-dun (Álvarez Varela, 1990: 17).



Vista de un ataque aéreo. Bombardeo sobre una población civil rifeña (AHEA)

[7] Se consumieron 1705 bombas de 12 kg y 11 de 100 y 150 kg y se dispararon 1850 proyectiles de ametralladora (Álvarez Varela, 1990: 20).

Para la parte terrestre de esta operación, la Brigada de Ceuta continuó con su articulación en tres columnas, si bien con distinta composición que en anteriores ocasiones, cuyos jefes fueron los coroneles Franco y Martín y el teniente coronel Losada, esta última más débil con solo la mehala de Larache y el Batallón de Cazadores de África n.º 3. La artillería de esa brigada fue reforzada con la integración de una batería de desembarco de la Armada. Por su parte, la de Melilla conservaba su articulación en solo dos columnas con el mando fijado de los coroneles Goded y Vera.

La articulación para el combate de las columnas de la Brigada Saro fue:

— Coronel Franco: VI y VII Banderas del Tercio, dos tabores de la harca de Tetuán, dos tabores de Regulares de Tetuán, una batería de 70 mm, una batería de obuses de 105 mm, sección de parque móvil, cuatro compañías de zapadores, tres estaciones ópticas, equipos de tendido, ambulancia de montaña, camilleros.
— Coronel Martín: un tabor de Regulares de Tetuán, dos batallones de Cazadores de África, una batería de 70 mm, una batería de obuses de 105 mm, tres estaciones ópticas, equipos de tendido, ambulancia de montaña, camilleros.
— Teniente coronel Losada: mehala de Larache, Batallón de Cazadores de África n.º 3.

Como en la operación anterior sobre el monte Malmusi, la columna de Franco realizó un movimiento envolvente, mientras la de Martín fijaba al enemigo. De nuevo, la resistencia rifeña fue feroz, pues, pese al castigo sufrido en la acción anterior, actuaban convencidos de que estaban luchando por su supervivencia y por su tierra. Esta oposición fue más fuerte en el flanco derecho, que tuvo que contar con cobertura de la columna de Losada, concretamente la mehala de Larache.



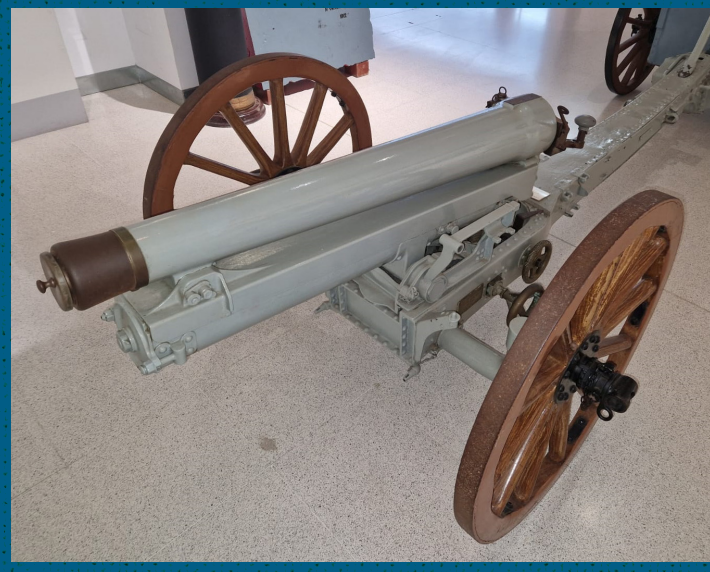
Brecha causada en la cubierta alta del acorazado *Alfonso XIII* por las baterías enemigas durante la acción del monte Palomas, 30 de septiembre de 1925 (© Colección particular capitán de navío [ret.] Blanco Núñez)

El mando de la artillería naval desembarcada para apoyos de fuego en tierra

Con los cuatro cañones de desembarco de 76 mm, dos del acorazado *Jaime I* y dos del *Alfonso XIII*, se formó una batería al mando del teniente de navío Alejandro Molins Soto, con tres alféreces de navío, tres condestables, un cabo de mar, cinco cabos artilleros y treintaitrés marineros, que se puso a las órdenes del teniente coronel Aguilera, jefe de la artillería de la Brigada Saro, del directo del comandante Lorenzo, y se le agregó al capitán Puig, encuadrándola en la 3.ª batería de obuses de esa brigada. Esta modesta batería contribuyó a los fuegos de los días posteriores sobre el Malmusi y el monte Palomas. Sufrió el fuego enemigo, que no le causó bajas, y, por orden del jefe de la división, reembarcó en la cala del Quemado el día 2 de octubre.

En su parte, Molins felicita a sus condestables por «hacer tantos buenos blancos como hicieron». Alaba el exquisito trato y las deferencias habidas con su batería por todos los artilleros, a los que cita uno por uno, y que facilitaron su acción y el cumplimiento de esta particular misión:

> «La vida en tierra, llena de privaciones para todos y mucho más para los que no estamos acostumbrados a ella [...] fue facilitada por la 3.ª batería de obuses que nos proporcionó picos, palas...».



Cañón Vickers de desembarco de 76,2 mm/17 del acorazado *Jaime I* que fue agregado a las tropas de tierra para aumentar la potencia de fuego de la artillería de campaña
(© Museo Naval de Cartagena)

Para ese día 30, el almirante Yolif dictó instrucciones parecidas a las del día 23 para el ataque a la línea Malmusi-Morro Viejo y casi se agotó toda la munición remanente con los fuegos proporcionados para esta operación. Iniciado el movimiento a las 7:30, una hora después ya estaban ocupadas las alturas de monte Palomas, gracias a la decidida actuación de la harca de Larache, apoyada por dos compañías del Tercio.

La articulación de las columnas de la Brigada Fernández Pérez para esta acción ofensiva fue:

— Goded: II y III Banderas del Tercio, harca de Varela, mehala de Melilla, una batería de 70 mm, dos compañías de zapadores, servicios.
— Coronel Vera: Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas de Melilla, batallón del Regimiento África, una batería de 70 mm; una compañía de zapadores, servicios.

A la misma hora, 7:30, emprendió el avance la Brigada de Melilla, que encontró fuerte resistencia en el barranco que desciende del monte Palomas hasta su zona de acción. Esta tuvo que ser vencida en combate cuerpo a cuerpo con granadas de mano, lo que se consiguió poco antes de las 8:30. El ala izquierda, constituida por la mehala, fue también objeto de dura resistencia, que venció con el apoyo de los Regulares. Superados estos obstáculos, se continuó el avance con apoyo artillero hasta los objetivos marcados y quedó ocupado el monte Cónico a las 9:35; y a las 10:30 se asaltó por fin el monte Buyibar por las fuerzas designadas para ello.

Como en la toma de posiciones anteriores, comenzaron, sin solución de continuidad, los trabajos de fortificación, de modo que se aplazó la ocupación de Adrar Sed-dun para el día siguiente con la finalidad de dar descanso y reorganizar las unidades que habían sufrido un fuerte desgaste. Además, la buena noticia era la presencia de agua potable, que permitió, por fin, el desembarco de todo el ganado, con lo que los siguientes movimientos resultarían menos penosos y más rápidos.

Mientras tanto, y como signo de que el final de las acciones militares estaba cerca y de que era preciso pensar en el día después, en la pacificación posterior, justo ese día 30, desde su puesto de mando a bordo del acorazado *Alfonso XIII*, el general en jefe Primo de Rivera ordenó que un capitán y doce parejas de la Guardia Civil se incorporaran a la zona consolidada de la bahía de Alhucemas bajo control español. El primero asumiría el cargo de comandante militar de la playa de la Cebadilla y la fuerza prestaría el servicio propio del Instituto, tanto en la base de operaciones como en la línea avanzada.

Por otro lado, se continuaba con el ritmo y las actividades para atender a todas las bajas, aunque a finales de septiembre eran más por enfermedad que por acciones en combate. El buque hospital *Barceló* evacuó un total de 1088 bajas en sus dieciocho singladuras. Los puertos de embarque fueron Ceuta, Melilla y Alhucemas y los de destino Málaga y Cádiz. En el *Villarreal* se evacuaron 148 bajas entre el 15 de septiembre y el 4 de octubre durante los cuatro viajes efectuados hacia los puertos de Málaga y Cádiz. Finamente, el *Andalucía* realizó quince singladuras a Málaga y una a Cádiz. El número total registrado de bajas en las fuerzas españolas ascendió a 1607 (1090 muertos), un poco inferior al 6 % del total formado por las dos columnas de la división del general Sanjurjo. Algunos autores consideran que esa elevada tasa de mortalidad fue debida a las heridas provocadas por metralla y artillería, mecanismos lesionales poco utilizados en contiendas norteafricanas previas. Sin embargo, el número de fallecidos por acciones propias del combate hubiera sido superior sin los importantes avances logísticos y asistenciales implementados en esta contienda por los médicos militares españoles.

La gestión de las bajas y su tratamiento general en la operación de Alhucemas



Hidroavión español trasladando bajas (© Colección J. J. Guillén Salvetti; facilitada por cortesía de J. M. Blanco Núñez)

A los heridos se les colocaba una tarjeta de diagnóstico o un sobre de evacuación y gráfico clínico a aquellos que habían sido intervenidos quirúrgicamente. La tarjeta diagnóstica se introducía en el sobre sanitario con el resto de información de la baja, lo que permitía recopilar datos clínicos de interés para los médicos militares que secuencialmente iban a valorar al herido. Así, se evitaban exploraciones repetitivas, se indicaba el tratamiento prescrito y el tipo de cirugía practicada, intentando reducir el colapso en las distintas instalaciones sanitarias. En el sobre sanitario debía aparecer escrito «L» o «G» para aclarar si la baja era considerada «leve» o «grave» y se cerraba mediante dos tiras con papel engomado hasta que el herido era atendido en uno de los hospitales militares a retaguardia.

Mariano Gómez Ulla simultaneaba su trabajo entre los tres buques hospital y la inspección de los servicios hospitalarios que estaban a cargo de la Cruz Roja. Aconsejó emplear el suero salino como principal líquido de lavado y recomendaba limpiar la zona próxima a las heridas con éter, alcohol o con soluciones alcohólicas con jabón. Su criterio era que el suero antitetánico se empleara en heridas por metralla, arma blanca o instrumento contundente, pero no en las heridas por arma de fuego. Abogaba por realizar la resección de todos los tejidos necrosados, desbridamiento para evitar la gangrena gaseosa y colocar un apósito aséptico. De seiscientos heridos (60 % por metralla) que llegaron a Melilla, únicamente doce presentaron gangrena gaseosa, de los que solo fallecieron dos.

La Cruz Roja fue la única institución que detalló el número y tipo de bajas evacuadas por medios aéreos durante la ejecución de las operaciones del desembarco de Alhucemas. Distintas fuentes contabilizan el número de evacuados (17, 19 o 33) por vía aérea desde la zona del desembarco (playa la Cebadilla, cala del Quemado, Alhucemas) hasta Melilla, de los que al menos trece fueron las provocadas directamente por el combate. La capacidad de amerizar de algunos de los aviones fue una cualidad trascendental, ya que permitió agilizar el transporte de heridos y su embarque hasta los buques hospital. El tiempo de vuelo entre Melilla y Málaga era de una hora aproximadamente, pero en los registros no se ha podido constatar que alguna baja fuera evacuada hasta la capital malagueña en aeronave. Los aviones sanitarios también fueron empleados para otros cometidos no estrictamente sanitarios en, al menos, 74 ocasiones. Por ejemplo, el 3 y 13 de octubre transportaron material quirúrgico y el 16 de ese mes llevaron hielo a un hospital de la cala del Quemado.

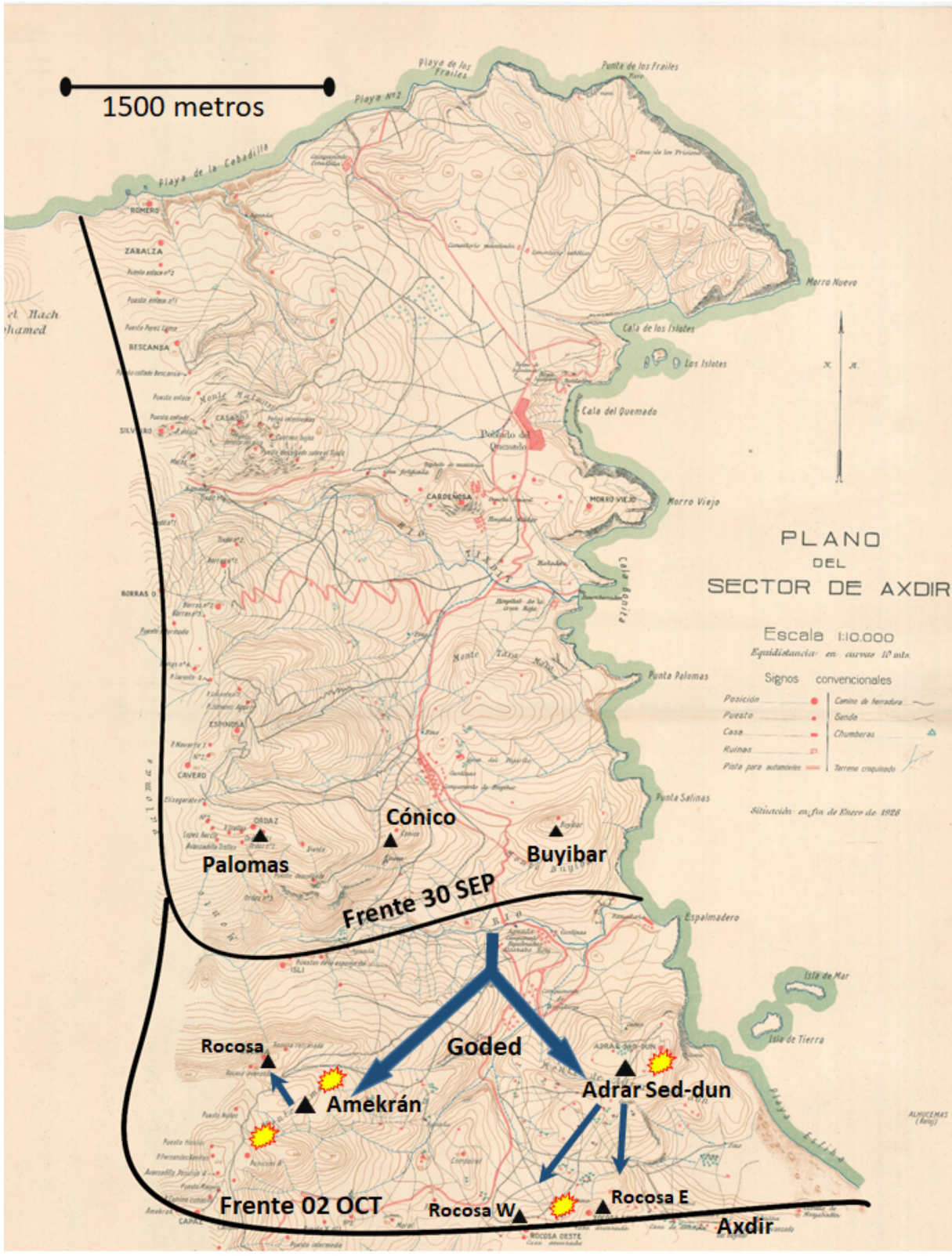
Últimas acciones militares. El principio del fin de Abd el-Krim

Se dice que circulaba entre los rifeños esta leyenda o creencia popular: «El día que el Amekrán sea conquistado, los defensores de la fe serán derrotados y los cristianos ocuparán el Beni Urriaguel durante treinta años».

Para completar el objetivo principal de la operación militar que había llevado al desembarco en Alhucemas, se decidió a principios de octubre, como estaba planeado, continuar con la ocupación de Adrar Sed-dun, dejando a juicio del mando de la operación, encomendada al coronel Goded, continuar y tomar, si fuera preciso, el macizo de Amekrán, al oeste del frente de ataque.

Por ello, Goded organizó para el combate del 1 de octubre una única columna con la II Bandera del Tercio, la harca de Varela, los grupos de Regulares de Melilla y Tetuán, una compañía de fusiles y otra de ametralladoras del Regimiento Melilla, tres compañías de zapadores y medios de transmisiones. La ocupación o no del Amekrán quedaba a criterio del mando de la columna, quien desde el primer momento la consideró necesaria, al menos de forma parcial, de modo que les asignó ese cometido a los Regulares de Tetuán, con el apoyo de la mehala de Melilla, mientras el resto de la columna se empeñaba en el cometido de ocupar Adrar Sed-dun.

Iniciado el avance, las unidades, con rápido movimiento, se descolgaron al barranco del Isli y, sin detenerse, se dirigieron a sus respectivos objetivos en Adrar Sed-dun y Amekrán. En un momento de esta operación, el coronel Goded, modificando su decisión inicial, consideró insuficiente la ocupación de los primeros contrafuertes del macizo de Amekrán y ordenó continuar hasta su completa conquista. Tras una breve detención, se prosiguió con el avance y, a pesar de la fuerte resistencia enemiga, se lograron ocupar todos los objetivos. Una vez más, se comenzaron los trabajos de organización defensiva del terreno que, en los dos puntos fuertes más críticos, contaron con el apoyo de los zapadores y en el resto de la línea se limitó a una fortificación ligera a cargo de las propias unidades que la ocupaban. Estos trabajos de



Croquis general de las operaciones y apoyos de fuego del 1 y 2 de octubre para la ocupación de la línea Amekrán-Rocosas y Adrar Sed-dun que llevaría a la toma de Axdir (elaboración propia)



Casa y cuartel general de Abd el-Krim en el poblado de Axdir. Disponía de bodega refugio, horno, huerta, pozo, chumberas y corral (AHEA)

fortificación se vieron entorpecidos por el enemigo, que lanzó un furioso contrataque rechazado por los Regulares. Por la noche, lanzó un nuevo asalto que también fue rechazado. Al día siguiente, reconocido el terreno y localizadas las resistencias enemigas, se consideró la conveniencia de continuar hasta la Rocosa, que fue tomada por sorpresa y ocupada y se llegó a incautar a los rifeños una importante cantidad de material.

Para apoyar la ocupación de la línea monte Amekrán-Adrar Sed-dun, el 1 de octubre la Aviación envió una escuadrilla de *Napier* al mando del capitán Gómez Spencer que bombardeó la cumbre del Amekrán, defendida por el enemigo, y luego se replegó. A su vez, algunos aviones atacaron en profundidad la casa y cuartel general de Abd el-Krim en Axdir. Al final, el día 2 disminuyó la acción aérea. Las tropas avanzaron con apoyo aéreo en la toma de la Rocosa sin apenas resistencia, así como luego en la de Calvet, para asegurar el enlace Rocosa-Amekrán, y después el objetivo principal, Axdir, continuando su avance hasta la orilla izquierda del Yber-Loken y llegando por la playa hasta el río Guiz, frente al islote de Alhucemas.

A modo de resumen de la actuación de la Aviación en Alhucemas, desde el 8 de septiembre hasta el 2 de octubre participaron 574 aparatos, 452 terrestres y 122 hidroaviones y se utilizaron 10 500 bombas (cerca de 18 t) y 9300 proyectiles de ametralladora. Hubo siete bajas, entre ellas un aviador muerto por accidente al probar un avión, y seis heridos, tres en combate y los otros tres en accidente. Se perdieron ocho aviones y hubo otros seis más averiados que fueron recuperados (Sánchez Méndez, 2001: 94).

Como secuela derivada de la consecución del objetivo principal, el 13 de octubre se montó una operación con el fin de mejorar la seguridad del territorio ocupado. En esta acción se debía ocupar Xixafen, al sur, y cerrar el boquete de la Rocosa. A tal fin, se constituyó una agrupación formada por dos columnas, bajo el mando, en esta ocasión, del otro jefe de columna de la Brigada de Melilla, el coronel Vera. La articulación para el combate de las columnas en esta ocasión fue:

— Teniente coronel Balmes, jefe de la Primera Legión del Tercio: II Bandera del Tercio, la harca de Varela (dos tabores), la harca Solimán, dos compañías de zapadores, dos baterías de 70 mm, parque móvil, una ambulancia de montaña, camilleros, transmisiones.

— Teniente coronel Pozas: un tabor de la harca de Varela, un tabor de Regulares de Tetuán, dos compañías de Regulares de Melilla, cinco compañías de zapadores, parque móvil de infantería, una sección de camilleros, equipo de tendido de ingenieros.

Como puede deducirse de la significativa presencia de zapadores, de entidad superior a la habitual, la intención era que el terreno ocupado quedase fuertemente organizado para la defensa con vistas a proporcionar seguridad y protección de una forma permanente hasta el inicio de una campaña militar futura que tomase como base de partida el terreno conquistado hasta ese momento. El establecimiento de esta organización defensiva quedó a cargo del coronel de ingenieros García de la Herrán.

El avance se efectuó sin demasiada resistencia del enemigo, cogido por sorpresa, por lo que los objetivos se alcanzaron con rapidez, aunque más tarde los rifeños se rehicieron y fueron aumentando sus acciones de hostigamiento hasta llegar a primera hora de la tarde a intentar un asalto que fue briosamente rechazado, si bien el hostigamiento posterior continuó dificultando los trabajos de fortificación, que sufrieron por ello un considerable retraso.

Tal como se ha relacionado al analizar la liberación de Kudia Tahar, procede, como homenaje, nombrar los caballeros laureados de San Fernando por sus méritos y, en muchos casos, sacrificio último ofrecido a la Patria, en la operación del desembarco de Alhucemas: teniente general Miguel Primo de Rivera y Orbaneja, capitán de infantería Miguel Rodríguez Bescansa, capitán de infantería Miguel Zabalza de la Fuente, teniente de infantería José Espinosa de Orive, teniente de ingenieros Gonzalo Herrán Rodiles, teniente de artillería del Servicio de Aviación Senén Ordiales González, teniente de infantería Francisco Pueyo Ayneto y alférez de infantería Antonio Navarro Miegimolle.

Con la anterior acción del 13 de octubre de Xixafen se pueden dar por finalizadas las operaciones militares terrestres iniciadas con el desembarco del 8 de septiembre y conocidas, genéricamente, como del desembarco de Alhucemas. A pesar de que la orden del 7 de septiembre fijaba que Axdir era el primer objetivo inmediato, dando a entender que más tarde podrían continuarse los avances, no habría explotación del éxito en profundidad ni persecución de los rebeldes ni un plan firme de continuación de este triunfo militar hasta el año siguiente, posiblemente por dejar una baza abierta a una salida política negociada, coherente con el propósito político y la visión estratégica de ocupar y fortificar una base de operaciones sólida en la costa para irradiar las acciones españolas posteriores, no

La actuación de la Guardia Civil en Alhucemas



Mapa de los destacamentos establecidos por la Guardia Civil para atender a las operaciones del desembarco de Alhucemas con fuerza procedente de la Comandancia de Marruecos, con cabecera en Ceuta (© Cortesía del coronel G. Moreno Zamora)

Un día después de la toma de Axdir, el 3 de octubre, el capitán de la Guardia Civil Gómez-Plata, el teniente Juan Luque Arenas y 24 suboficiales y guardias, todos ellos al mando del teniente coronel José Aranguren Roldán, embarcaron rumbo a la playa de la Cebadilla, donde llegaron en la madrugada del día 4. Tres días más tarde, se ordenó la incorporación de seis parejas al sector de Axdir. El éxito de las operaciones militares a principios de octubre obligó a aumentar con celeridad las fuerzas de la Guardia Civil, llegando a tener sobre el terreno hasta 40 suboficiales y guardias de infantería y cinco de caballería.

Con este despliegue, la Guardia Civil atendió a sus servicios peculiares en campaña a través del establecimiento de tres puestos, el de la cala del Quemado, que era el principal, y los auxiliares de Poblado de Cala (Cardeñosa) y Espalmadero, e internivo en las acciones complementarias de limpieza y consolidación del 6 de octubre en Amekrán y Adrar Sed-dun, del día 13 en la Rocosa y Amekrán, el 22 y 23 en Axdir, el 26 en las acciones de fuego enemigas en la playa de la Cebadilla, el 27 en las operaciones de ataque de nuevo en el Amekrán y el 7 de noviembre en los sectores del Malmusi y de Axdir. Además del apoyo a estas operaciones militares, el servicio en campaña de la Guardia Civil fue dirigido al control de la estadística de entrada, vigilancia del personal y custodia del material y de las mercancías de las bases de aprovisionamiento, así como la vigilancia de vivanderos, cantineros y personas que acompañan al Ejército, captura de delincuentes, desertores y cumplimiento de los bandos y disposiciones de las autoridades militares en posiciones, campamentos y columnas en operaciones.

necesariamente militares, hacia el interior del Protectorado. Sin embargo, no ocurriría así y los hechos no acabarían por acomodarse a esos propósitos que buscaban una salida distinta al empleo de la fuerza militar. Axdir, la localidad centro de la cabila Beni Urriaguel, causa de quebrantos y preocupaciones en la guerra de Marruecos y capital de la denominada República del Rif, hacía más de diez días, desde el 2 de octubre, que estaba en manos de las tropas españolas y Abd el-Krim, que había escapado para evitar caer prisionero, continuaría la lucha armada unos meses más hasta que, perdida la fe en la victoria y desvanecidos los sueños de un utópico Estado independiente en aquellos tiempos, terminaría por rendirse y entregarse a los franceses en la primavera de 1926.



Capítulo noveno

Influencia del desembarco en las operaciones anfibias posteriores

José Miguel Quesada González

La tarde del domingo 6 de septiembre, los agregados militares extranjeros acreditados en Madrid se encontraron en la Estación del Mediodía para tomar el expreso de Algeciras. A su llegada a la ciudad gaditana, fueron llevados hacia las aguas que rodean la punta de los Frailes, donde, desde la borda del vapor *Escolano*, pasaron el día 8 observando las evoluciones de las unidades españolas recién desembarcadas, que resistían con denuedo el intenso fuego enemigo. Se supone que debían de tener una gran motivación para hacer tan incómodo viaje con esa única finalidad.

En efecto, el incentivo que movió a estos espectadores estaba conectado con su propio pensamiento profesional y, también, con la consciencia de estar en una etapa de rápida evolución del arte bélico en todos sus órdenes. El primero les hacía anticipar que el desembarco de Alhucemas no podía tener éxito, habida cuenta de las experiencias vividas a lo largo de su carrera. Por el contrario, con la segunda crecía en ellos el anhelo de ser testigos de un cambio de paradigma.

Las páginas de este capítulo se han dedicado, en primer lugar, a esbozar el contexto de la tremenda evolución sufrida por la guerra anfibia entre las dos guerras mundiales, cuando pasó de la irrelevancia e impredecibilidad de su resultado al máximo grado de importancia. A continuación, se describirá cómo el desembarco de Alhucemas fue estudiado por los artífices de dicha transformación y cómo las lecciones aprendidas en él cambiaron la manera de ejecutar desembarcos, desde entonces hasta hoy.

La cuestión anfibia en el periodo de entreguerras

Resulta difícil imaginar cómo habrían transcurrido los grandes enfrentamientos del tercio central del pasado siglo sin el concurso de las operaciones anfibias. Incluso hoy, cuando la sociedad occidental cree que han quedado atrás las antiguas formas de combatir —ignorando las señales provenientes de teatros activos en la actualidad—, son muchos los que afirman que una capacidad anfibia bien equipada y adiestrada otorga al conductor de una operación militar una insustituible baza estratégica.

Dicha relevancia no tiene nada que ver con la que existía hace ahora un siglo. En los años posteriores al Tratado de Versalles, el pensamiento anfibio estuvo atenazado por ese sentimiento timorato que la historiografía recuerda como «el fantasma de Galípoli» o «la sombra de Galípoli». La descripción figurada proviene del recuerdo dejado por la clamorosa derrota frente a los turcos de un ejército formado por australianos, británicos, franceses y neozelandeses. Conmocionados por el sorprendente desenlace ante un enemigo considerado inferior, muchos estados mayores de todo el mundo asumieron que las operaciones anfibias difícilmente podrían ser utilizadas en el futuro[1].

En realidad, era la agudización de un pensamiento que ya existía antes de la Primera Guerra Mundial y que se fundamentaba en el acervo de desembarcos fracasados que la comunidad militar internacional había grabado a fuego en su memoria, sin reparar en los defectos de planeamiento y ejecución que habían dado lugar a esas derrotas[2]. Para desalentar a los más optimistas, prestigiosos comandantes y estrategas de todos los tiempos, desde el almirante Horacio Nelson al general Liddell Hart, habían venido reforzando la idea de que el éxito de una actividad bélica de este tipo se movía entre la absoluta imposibilidad y la extrema dificultad. En esa misma línea, el tratadista Alfred T. Mahan estaba tan seguro de la inocuidad de la guerra anfibia que, por un lado, no la incluyó entre los ingredientes de la receta del poder naval y, por otro, dio a entender que los territorios insulares —como el británico— eran, en la práctica, inexpugnables porque ninguna fuerza venida del mar podría tomarlos. A resultas de todo esto, los desembarcos de la preguerra solían producirse sobre costas desguarnecidas y alejadas de los objetivos principales de la operación, de modo que no fueran determinantes los defectos de planeamiento ni la extrema vulnerabilidad de la fuerza que, en desprotegidos botes de remo, se dirigía a la playa.

A esa dificultad histórica se superponía ahora el desarrollo armamentístico que había tenido lugar durante la Gran Guerra. Las armas automáticas, la artillería de tiro rápido, la aviación y el submarino, entre otros, anticipaban una apocalíptica aproximación de los soldados a la

[1] Con la frialdad que proporciona el tiempo transcurrido, es muy posible que dicha reacción fuera exagerada. Es cierto que la campaña de Galípoli fue mal planeada y ejecutada, que se renunció a la sorpresa, que hubo un pésimo mando y control y que el mejor calificativo para la logística es el de desastre. Tampoco la fuerza de desembarco había sido adiestrada para la misión ni contó con una adecuada protección de fuego naval. Dicho esto, es muy cierto también que, aunque con muchas bajas, las cabezas de playa fueron firmemente establecidas y aprovisionadas regularmente. En realidad, el gran fracaso de la campaña residió en la penetración por tierra.

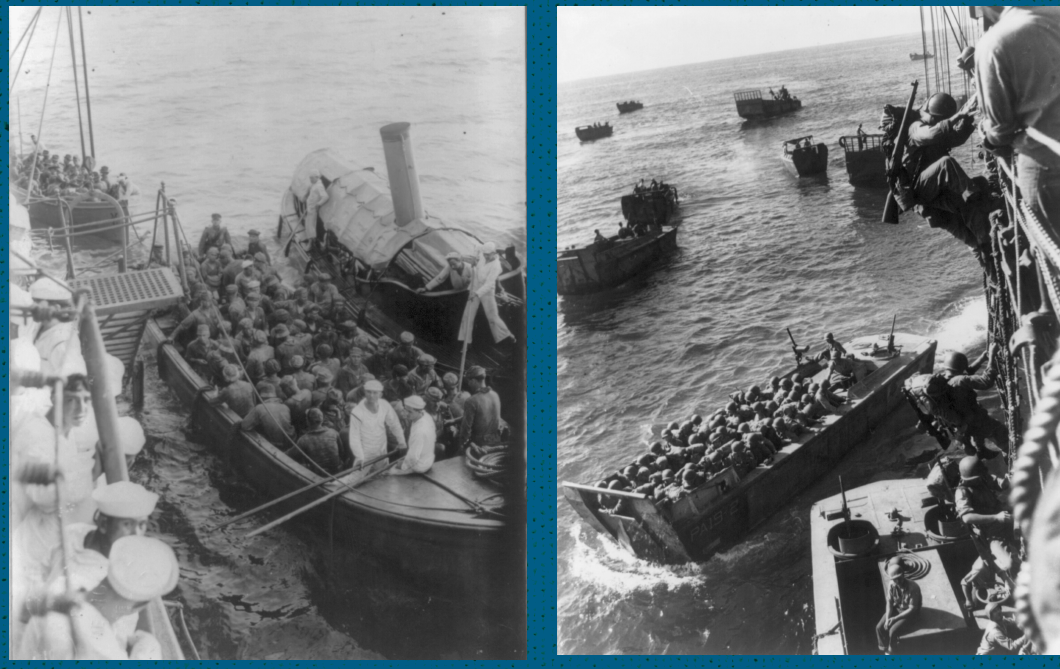
[2] En su conocido tratado de 1759, Thomas M. Molyneux reflexiona con preocupación sobre el fracaso de las grandes operaciones anfibias británicas de las décadas precedentes. Según sus propios cálculos, solo el 20 % acabaron en éxito.

Asaltos anfibios estadounidenses sobre Veracruz (México), en 1914, y la isla de Bougainville (Papúa Nueva Guinea), en 1943

Momento en el que las respectivas fuerzas de desembarco hacen transbordo desde los buques de transporte a las embarcaciones encargadas de llevarlas a la costa. Se aprecia claramente el importante salto táctico producido en el ámbito anfibio en menos de treinta años.

Los combatientes de la primera operación, a la izquierda, han subido, sin protección alguna, a botes de remo que, tras formar una hilera, serán aproximados a la playa por el remolcador a vapor abarloado a estribor, de manera que son los remeros quienes harán el recorrido final hasta que los combatientes puedan saltar a la arena. En tanto se consolida mínimamente una cabeza de playa, la mayor parte de ellos sucumbiría ante un fuego de intensidad media o alta, por lo que solo podrán dirigirse a un litoral poco guarnecido.

Los de la derecha, por el contrario, han embarcado en lanchas de propulsión diésel cuya rampa de evacuación a proa está blindada contra disparos de pequeño calibre. Además, dos ametralladoras de calibre 7,62 mm a popa pueden disparar sobre elementos hostiles en la costa. Esas medidas de mitigación de la vulnerabilidad son fruto de la firme determinación de desembarcar con éxito en cualquier playa, incluso si esta se encuentra bien defendida.



Asaltos anfibios estadounidenses: Veracruz (México), 1914 (izda.); isla de Bougainville (Papúa Nueva Guinea), 1943 (dcha.) [Library of Congress, Prints and Photographs Division, LOT 9563-3, n.º 2006685914 y LOT 8754, n.º 2016647174]

costa, cuyas vidas serían segadas sin misericordia, antes incluso de tocar la arena. Además, el uso militar del ferrocarril y del telégrafo permitiría el rápido desplazamiento de las reservas enemigas, dejando inservible la sorpresa, el factor de éxito más importante de estas operaciones.

En resumen, la guerra anfibia se había convertido en un recurso que emplear en contadas ocasiones y, por lo tanto, los numerosos países que habían hecho algún movimiento para desmontar o reducir sus capacidades relacionadas —como, por ejemplo, España, Estados Unidos o Francia— sintieron, después de Galípoli, que estaban haciendo lo correcto[3].

Por muy mayoritaria que fuera la corriente descrita, hubo honrosas excepciones que alimentaron la esperanza de algunos incondicionales. En 1917, los alemanes no tuvieron ningún problema en llevar con éxito un cuerpo de ejército hasta las islas del golfo de Riga, que estaban en manos rusas. Al año siguiente, una vez proclamada la independencia de la república báltica, la costa estonia de Narva vio llegar por mar a tropas soviéticas y, también, contrataques de sus nacionales por el mismo medio. Finalmente, sin alejarnos demasiado de los Dardanelos, la guerra greco-turca, entre 1919 y 1922, fue también escenario de desembarcos lanzados por ambos bandos.

Ciertamente, la realidad parecía reconvenir de manera pertinaz a Mahan y a todos los que habían perdido la fe en la guerra anfibia, por más que la prensa siguiera tratando con pavor el recuerdo de Galípoli. Un adelantado a este nuevo pensamiento fue el oficial español de Infantería de Marina Federico Obanos y Alcalá del Olmo. Años después de la Conferencia de Berlín (1885), y con la obra de Mahan ya en las librerías, predijo que «las guerras futuras más probables tendrán sus primeros teatros de operaciones en el litoral de los distintos países». El británico Julian S. Corbett, en 1911, continuaría esta línea de crítica «mahaniana», afirmando que el poder naval en sí mismo no tiene sentido si no es posible proyectarlo sobre tierra. Ignorar la guerra anfibia no parecía la mejor opción.

Este camino discordante con las ideas contemporáneas fue el elegido por Japón y Estados Unidos, quienes, como potencias industriales que emergían con fuerza, estaban empeñados desde hacía décadas en dominar sus respectivas áreas de influencia. El primero, a fuerza de practicar contra Rusia y China, se convertiría en el líder anfibio de la década anterior a la Segunda Guerra Mundial. Estados Unidos—cuyos militares, a principios de siglo, no tenían ni idea de cómo transferir una fuerza desde los sollados de los buques de transporte hasta la playa—, por su parte, desarrollaría en los años treinta la primera doctrina actual, de la que se hablará a continuación.

---

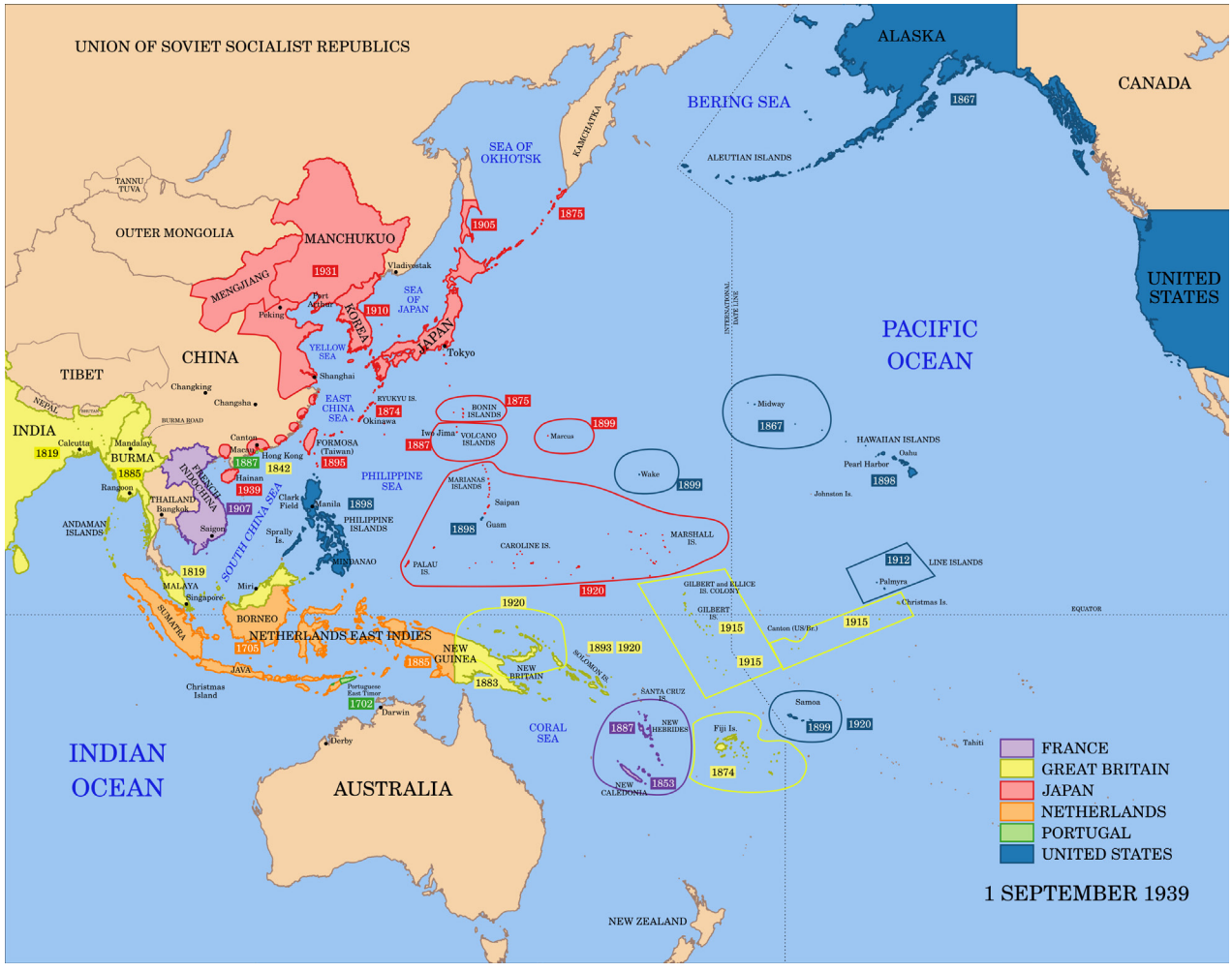
[3] En 1900, la Marina francesa había entregado al Ejército las unidades encargadas de las misiones anfibias y expedicionarias —*Troupes de Marine*—, quedándose tan solo con una fuerza de protección de buques y bases navales —*Fusiliers Marins*—. Con las lógicas actualizaciones doctrinales, esta es la configuración que han conservado hasta la actualidad. España, por su parte, había declarado a extinguir el Cuerpo de Infantería de Marina en 1914, aunque ni esa supresión, ni la decidida en 1931, llegaran nunca a materializarse. Como último ejemplo, en 1908, el presidente estadounidense Roosevelt había restringido los cometidos tradicionalmente asignados a los Marines como un primer paso de una futura integración en el Ejército que, como es sabido, tampoco se produjo.



General de división Ben H. Fuller, fotografiado en el momento de su nombramiento como comandante general del Cuerpo de Marines (Library of the Congress, Prints and Photographs Division, n.º 91789068)

Alhucemas en la redacción de la primera doctrina moderna

En 1933, el comandante general del Cuerpo de Marines, Ben H. Fuller, sorprendió a todos con la abrupta suspensión de las clases de las Marine Corps Schools en Quántico (Virginia). Los alumnos y profesores —unos sesenta oficiales en total, entre los empleos de teniente y general de brigada— recibieron el encargo de redactar un manual sobre cómo realizar una operación anfibia con éxito. Se les pidió que analizaran los aciertos y errores cometidos en otros desembarcos —con especial dedicación a Galípoli— y que propusieran una secuencia óptima de preparativos y actividades que aseguraran la victoria, aunque la playa objetivo estuviese bien defendida. El resultado de su veloz trabajo fue plasmado en el *Tentative Manual for Landing Operations*, un libro de 1934 que, con pocas modificaciones, fue la referencia para el planeamiento de las maniobras realizadas en los años previos a la Segunda Guerra Mundial y, por supuesto, de las operaciones reales de dicha contienda.



Posesiones asiáticas y oceánicas de Japón y Estados Unidos, entre otros países, antes del comienzo de la Segunda Guerra Mundial, con indicación aproximada del año de toma de posesión
(Emok. *Map of the Imperial Powers of the Pacific, 1939-09-01*, dominio público)

En primer lugar, cabría preguntarse por qué se tomó una decisión tan audaz y, sin embargo, tan eficaz como la de interrumpir la formación de toda una promoción de oficiales. Además, ¿por qué fueron precisamente los Marines —y no el *Army* o sus compañeros del cuerpo general de la *Navy*— los que asumieron la responsabilidad de proponer la primera doctrina en este campo? Es una pregunta que tiene tres respuestas de naturaleza geoestratégica, táctica y corporativa.

Comenzando por la primera de ellas, Estados Unidos y Japón, como se ha dicho, venían chocando de frente, desde hacía años, en el interés coincidente por extenderse por el océano Pacífico. De hecho, los estadounidenses tuvieron, desde 1897, un plan secreto para defenderse de un ataque nipón por su flanco occidental del que fueron emitidas varias versiones

a medida que el contexto estratégico mudaba y que acabó incorporando actividades de guerra anfibia[4].

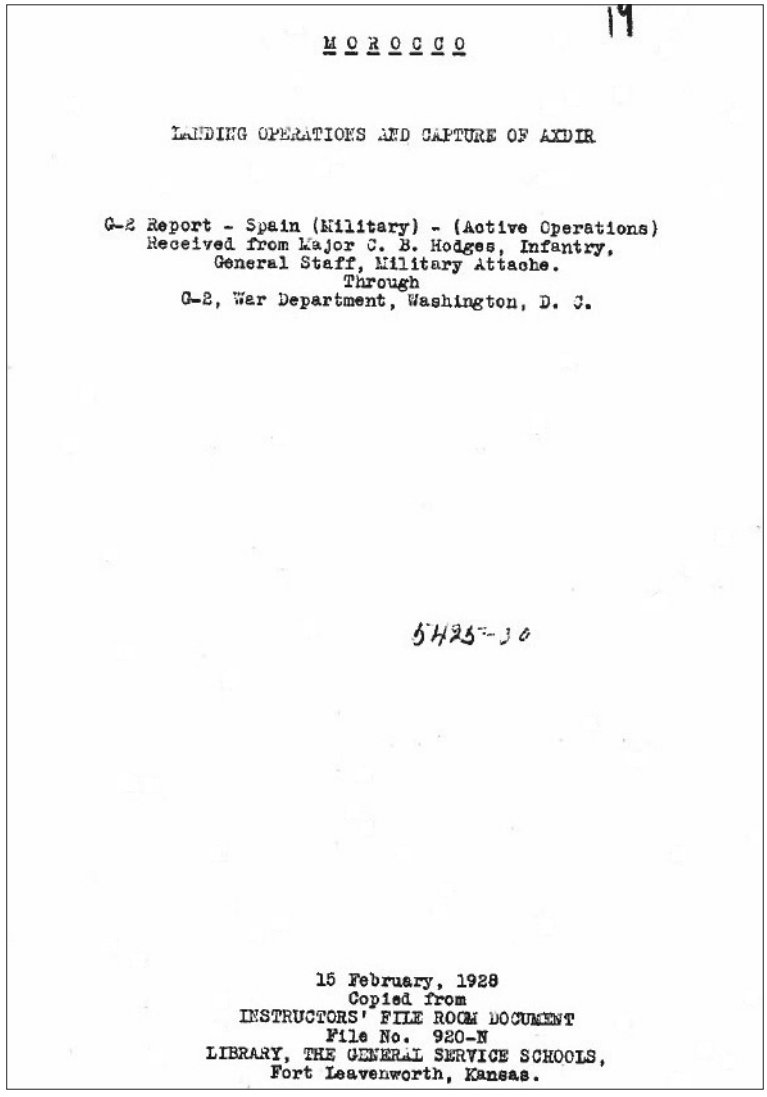
Uno de los puntos débiles de dicho plan era que se carecía de un sustento doctrinal solvente en cuanto a la táctica de desembarcos en litorales hostiles. Los militares estadounidenses tenían presentes los fracasos propios y extraños y sabían que, sin doctrina, no se podía establecer una base de aprendizaje que poder refinar en posteriores ejercicios ni, al mismo tiempo, abrir la puerta al desarrollo de nuevos equipos o de sistemas de armas específicos.

Por último, aunque la amenaza fuese clara y el camino para enfrentarla estuviese definido, no existía claridad orgánica. Tanto el *Army* como la *Navy* libraban una pugna por el liderazgo anfibio, sin estar muy claro a quién correspondía este tipo de misiones. Dentro de este escenario de indefinición, el Cuerpo de Marines tomó la iniciativa. En una respuesta a las instancias políticas y militares que habían reducido de manera contundente sus efectivos y que buscaban su banalización orgánica o, directamente, su extinción, una nueva generación de oficiales se empeñó con tesón, a partir de 1920, en crecer en relevancia profesional y en orgullo de pertenencia. Primero, consiguieron desvincularse por completo del *Army*, que todavía formaba a sus mandos. Siete años más tarde, una modificación doctrinal les asignó la función de ejecutar pequeños desembarcos, apartando así la imagen de que eran una mera fuerza expedicionaria o de protección de instalaciones navales. Finalmente, cuando el jefe de Estado Mayor del *Army* —el general Douglas MacArthur— solicitó al presidente y a varios congresistas que los infantes de Marina se integraran en la fuerza terrestre, se encerraron en su propia academia y entregaron, tan solo unos meses más tarde, el texto antes mencionado.

Por desgracia, la historiografía anfibia anglosajona no incluye a Alhucemas entre los desembarcos que los Marines estudiaron entre 1933 y 1934 para redactar el *Tentative Manual*. Sin embargo, una reciente investigación en el archivo histórico de la universidad del cuerpo y en la prensa militar especializada de esos años ha revelado que la operación africana sí que había atraído la atención estadounidense desde el mismo 8 de septiembre de 1925. Por lo tanto, formó parte de ese conjunto de referencias que profesores y concurrentes de Quántico tuvieron en sus cabezas para aprender tanto de los aciertos como de los errores.

La primera evidencia de dicho interés es el informe enviado por el agregado militar en Madrid al Departamento de Guerra, poco después del asalto de la costa rifeña. El comandante Campbell B. Hodges, como el resto de los agregados extranjeros, había estado en el *Escolano* y pudo ofrecer a sus superiores una detallada información de los preparativos, en particular de la logística y el material utilizado.

[4] Era el plan Orange. Convencidos de que no habría otra manera que recurrir a las operaciones anfibias en un teatro que era esencialmente insular, en 1921, con ocasión de una actualización, la *Navy* presentó un detallado planeamiento —escrito por el visionario comandante del Cuerpo de Marines Earl H. Ellis— en el que cuatro brigadas de infantes de Marina serían las encargadas de responder a un eventual asalto japonés a sus territorios oceánicos.



MOROCCO

LANDING OPERATIONS AND CAPTURE OF AXDIR

G-2 Report - Spain (Military) - (Active Operations)
Received from Major C. B. Hodges, Infantry,
General Staff, Military Attache.
Through
G-2, War Department, Washington, D. C.

15 February, 1928
Copied from
INSTRUCTORS' FILE ROOM DOCUMENT
File No. 920-N
LIBRARY, THE GENERAL SERVICE SCHOOLS,
Fort Leavenworth, Kansas.

Portada del informe sobre el desembarco de Alhucemas firmado por el agregado militar estadounidense en España en el momento de la operación; copia del enviado en 1925 al Departamento de Guerra (Universidad del Cuerpo de Marines, Historical Archive Files, n.º 752, caja n.º 42)

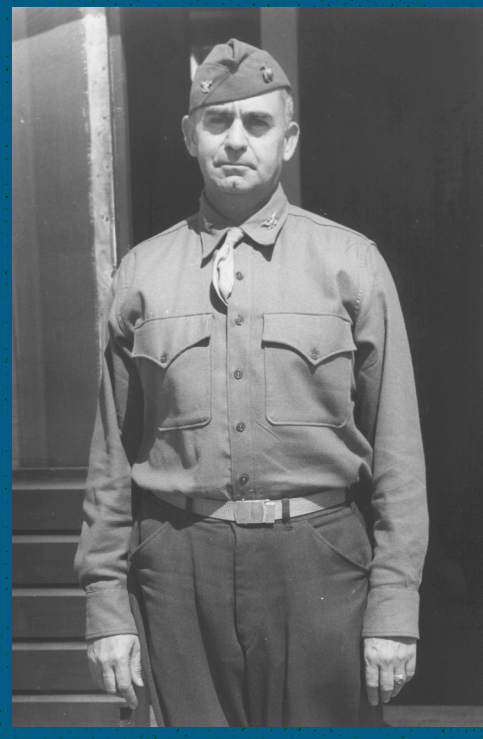
No contento con los datos que podía suministrar su agregado militar —potencialmente condicionados por la fuente española que se los había proporcionado—, el Estado Mayor estadounidense encargó dos informes de inteligencia en diferentes momentos de la progresión española hacia Axdir. En el primero describían las fuerzas y medios involucrados, así como las fases de preparación, ejecución y desarrollo posterior. Su autor criticaba la falta de agua, el amplio conocimiento enemigo de la operación y la ausencia de inteligencia de costas y playas. Del segundo informe se tiene la certeza de que lo redactó un oficial destacado en el teatro de operaciones. Tras hablar con altos mandos españoles y franceses y recabar impresiones de todo tipo, el anónimo firmante pronosticó la derrota española, dada la falta de agua en la cabeza de playa extendida y el fuego constante al que las tropas españolas estaban sometidas.

Oficiales estadounidenses que estudiaron el desembarco de Alhucemas antes de la elaboración del *Tentative Manual of Landing Operations*

Campbell B. Hodges (1926). Oficial de infantería que había combatido en Filipinas, en México y en la Gran Guerra, destinado, mientras era comandante, en la Embajada de Estados Unidos en Madrid, en el año 1923. Fue uno de los agregados militares que observaron desde el *Escolano* la ejecución y avances de la fuerza de desembarco en Alhucemas. Ese mismo año emitió un informe al Departamento de Guerra que describía los medios empleados e incluía sus propias impresiones sobre la operación africana. El informe estuvo en las mesas de los marines que redactaron la primera doctrina anfibia.

Pedro del Valle, del Cuerpo de Marines. En 1931, con el empleo de comandante, fue asignado al Landing Operations Text Board, grupo de trabajo que debía entregar una doctrina anfibia y que fue disuelto sin culminar la tarea. En su seno, Valle mostró su preocupación por el movimiento buque-costa y tomó como referencia a Alhucemas para recomendar el diseño de unas lanchas más pequeñas y rápidas, aunque para ello hubiese que reducir la protección de la fuerza que viajaba en ellas. Durante la Segunda Guerra Mundial fue un destacado jefe de unidades anfibias en el teatro del Pacífico.





Campbell B. Hodges (izda.); Pedro del Valle (dcha.) [Library of the Congress, Prints and Photographs Division, n.º 2016841911; Archivo del Cuerpo de Marines, colección Henry Siderman, sig. COLL/256]

En 1931, el comandante de Marines Harold H. Utley escribió un artículo para la revista *U. S. Naval Institute Proceedings*. En él mostraba preocupación por la baja velocidad en el movimiento buque-costa, propugnando el diseño y fabricación de embarcaciones más rápidas que las empleadas en la bahía de Suvla (Galípoli) y en Alhucemas. Un año después, el también comandante Pedro del Valle volvía sobre el mismo tema en la revista *The Marine Corps Gazette*, donde reclamaba lanchas más pequeñas y veloces para los Marines, en contraposición con el transporte lento, de medios batallones por embarcación, que se había utilizado en la costa del Protectorado español.

La emisión del *Tentative Manual* no acabó con los debates en el seno de los Marines sobre lo sucedido en Alhucemas. Entre 1934 y 1939, destacados oficiales del Cuerpo impartieron conferencias sobre este desembarco a los alumnos de las Marine Corps Schools[5]. En ellas se trataron tanto los puntos débiles, que pusieron en riesgo el éxito de la operación, como los factores que propiciaron la victoria, de entre los que se podrían destacar la cooperación y la comunicación entre todos los servicios participantes y la capacidad de adaptación de las unidades al terreno de despliegue y a las circunstancias cambiantes en tierra.

Aprendizajes que cambiaron para siempre la ejecución de los desembarcos

La influencia de Alhucemas en el crecimiento de la confianza en la guerra anfibia, a partir de la década de los treinta, ha sido exagerada por unos y, como reacción ante la hipérbole, trivializada por otros. Sin embargo, la búsqueda de puntos correspondientes entre los informes estadounidenses sobre el desembarco y la doctrina del año 1934 permite calibrar en qué medida y en qué aspectos se produjo dicha influencia.

Empezando por el diseño del desembarco, si los Marines decían a partir de 1920 que nada podía reemplazar a un planeamiento cuidadoso, este fue un buen ejemplo de ello. No hay más que reparar en los detalles para advertir con facilidad el profundo estudio que realizaron sus autores de los no demasiado lejanos desembarcos de Galípoli y de las islas bálticas. La concepción llegó a los máximos niveles de dificultad cuando se decidió que los servicios aeronáuticos del Ejército y de las Armadas española y francesa prestaran servicios de apoyo de fuegos, de reconocimiento aéreo y de corrección de tiro naval, lo que no se había conseguido coordinar antes de esa fecha.

El mando y control de las actividades planeadas, es decir, el modo en que se transfiere el liderazgo entre el comandante de la fuerza naval y el de la fuerza de desembarco estaba, en ese momento, entre las causas más frecuentes de fracaso de una operación anfibia. A pesar de tener que arbitrar entre entidades militares tan distintas, el mando único del general Primo de Rivera confirmó que las rivalidades entre unos y otros podían y debían ser salvadas. Este fue un aspecto elogiado por los Marines contemporáneos, como se ha dicho.

[5] Una de ellas fue la impartida por el comandante Robert Blake, profesor y miembro del grupo encargado de redactar la doctrina.

Los creadores de la doctrina de 1934 vieron que merecía la pena dedicar un capítulo al apoyo de fuego naval, otro al aéreo y otro al proporcionado por la artillería terrestre. Sabían que, en Galípoli, el primero no había funcionado bien y que el segundo y tercero no habían sido utilizados durante los desembarcos. En Alhucemas, en cambio, todos ellos fueron intensos y bien organizados. Los artilleros navales y terrestres dispusieron de un plan director común, confeccionado a partir de reconocimientos fotográficos aéreos, y se coordinaron muy bien. Además, la precisión mejoró cuando se corrigieron los disparos con la información proporcionada por la Aviación, por el globo amarrado al acorazado *Jaime I* y por el dirigible de dotación del portaviones Dédalo. A partir de 1936 y hasta bien avanzada la Segunda Guerra Mundial, la *Navy* utilizó la doctrina recién emitida para realizar frecuentes maniobras anfibias en algunas islas caribeñas y en la costa californiana. Habían comprendido que el adiestramiento era un factor



Efectos de la preparación artillera previa al desembarco estadounidense en la isla de Betio (Tarawa), noviembre de 1943. Se observa el agrupamiento alrededor de los objetivos batidos, un depósito de municiones (debajo) y diversos alojamientos de personal (centro)
[National Museum of the U. S. Navy, Theater of Operations-Pacific, n.º 80-G-202838]

de éxito esencial y, por tanto, estaban determinados a no enviar personal sin instruir a ninguna playa, como habían hecho los británicos en Galípoli. En la operación africana, las unidades españolas sí que habían sido sometidas a un intenso adiestramiento anfibio a nivel batallón. Además, seis meses antes del día D, una representación significativa de la fuerza conjunta desembarcó en Alcazarseguer, a fin de saber si un planeamiento tan novedoso podía funcionar con unidades con tantas diferencias entre ellas que usaban medios de nueva incorporación. No contentos con eso, una semana antes de poner los pies en Ixdain, las dos brigadas participantes ejecutaron, por separado, sendos ejercicios sobre playas próximas a los puertos de embarque. Otro ejemplo del impacto generado por este nuevo modo de entender la preparación del combatiente son los desembarcos japoneses con oposición en Shanghái —en enero de 1932— y en Liuhe —en agosto de 1937—. En ambas operaciones, que se ejecutaron con éxito, la fuerza de desembarco había recibido una gran instrucción anfibia.

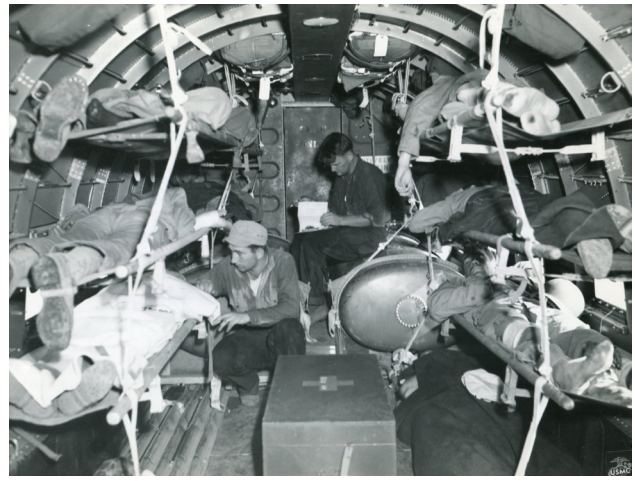
La logística de las operaciones de este tipo había preocupado a los estadounidenses desde el desastroso desembarco de Daiquiri, en 1898. Por esa razón, el *Tentative Manual* le dedica un capítulo completo. En esto, Galípoli había sido una buena enseñanza por lo negativo. Alhucemas, aunque no estuvo exento de errores, confirmó que la orgánica dedicada y el estibado de combate, similar al llevado a cabo en las islas bálticas en 1917, eran unas prácticas que debían consolidarse para siempre[6]. De hecho, así lo reconocen la totalidad de los autores, incluidos los conferenciantes que se dirigieron a los estudiantes de Quántico en los años treinta. Siguiendo con la logística, los muelles construidos por los pontoneros españoles en la cala del Quemado, una vez estabilizada la cabeza de playa, fueron los precursores de los *mulberries* utilizados por los aliados en Normandía, casi veinte años después.

La sanidad también obtuvo una particular atención de la doctrina en los años posteriores a Alhucemas. De hecho, la organización en tres escalones había sido modélica y cuidadosamente diseñada por el entonces comandante Mariano Gómez Ulla: botiquines individuales y colectivos, dos hospitales de campaña de 375 camas —empleados por primera vez en un desembarco— y tres buques hospital de la Compañía Transmediterránea. Estos últimos quedaron fondeados en las proximidades y proporcionaron una capacidad para atender de manera simultánea a 990 heridos. Además, se disponía de dos aviones propios y dos de la Cruz Roja para la evacuación de enfermos graves hacia la Península.

Los conferenciantes ante los Marines también dejaron rastro de las grandes debilidades de Alhucemas: la falta de inteligencia acerca del litoral y la ausencia de sorpresa estratégica y táctica, como se ha dicho. No hay excusas para haber descuidado la primera porque, en 1897, el comandante Federico Obanos ya había dado indicaciones sobre cómo conseguirla en su libro *Desembarcos pasajeros en tiempo de guerra*, de obligado estudio en la Escuela Naval Militar durante décadas. Para evitar sorpresas, como encontrarse con minas o que las lanchas de desembarco embarrancasen antes de llegar a la arena —como es sabido, ambas situaciones se dieron en Alhucemas—, el *Tentative Manual* propugnó la necesidad de conocer tanto

[6] El estibado de combate consiste en el almacenamiento de las mercancías de acuerdo con el orden de desembarco y la secuencia de las necesidades de las tropas en tierra. La diversificación del material aseguraba la continuidad del despliegue si una de las embarcaciones se perdía. En Alhucemas, en los sollados de las lanchas se desplegaron tácticamente las unidades hasta el nivel de medio batallón y se estibaron las raciones y la munición necesarias para los primeros días de combate.





Marines heridos evacuados de la isla de Betio (Tarawa) en una lancha de desembarco, a finales de 1943 (izda.). Traslado de heridos en avión desde Iwo Jima a Guaján, en los primeros meses de 1945 (dcha.) [Library of the Congress, Prints and Photographs Division, LOT 972, n.º 8971509 1; Archivo del Cuerpo de Marines, colección Thayer Soule, sig. COLL/2266]



Marines del 1.er Batallón de Reconocimiento realizan un salto de adiestramiento desde un helicóptero sobre una playa en las proximidades de Da Nang (Vietnam), en 1967 (Archivo del Cuerpo de Marines, colección Frederick J. Vogel, sig. COLL/5577)

las playas como los fondos marinos, así como las fuerzas e instalaciones enemigas en la zona de desembarco. Se emplearía para ello un detallado planeamiento y los medios proporcionados por la tecnología contemporánea: submarinos, pequeñas embarcaciones, fotografía aérea e infiltraciones de patrullas de reconocimiento.

Aunque la sorpresa sea tan importante para el éxito de una operación anfibia, hubo en la época un generalizado consenso en la dificultad de conseguirla, sobre todo en su nivel estratégico. En el caso de la operación africana, que venía estudiándose desde hacía más de una década con el beneplácito, en su día, de la propia cabila de Abd el-Krim, solo cabía esperar la sorpresa táctica. No obstante, tampoco la hubo. Lo demuestran el hallazgo de documentos con la ubicación exacta de la playa de desembarco en los cadáveres de algunos oficiales rifeños —según los informes de la inteligencia estadounidense— y que solo la playa de la Cebadilla estuviese minada.

Continuando con la sorpresa táctica, las demostraciones anfibias realizadas antes del desembarco de Alhucemas fueron ineficaces, al no conseguir que los rifeños dividiesen sus fuerzas. Sin descartar esa opción para el futuro, los Marines estadounidenses instruyeron a sus oficiales en que debían considerar la posibilidad de llevar a cabo desembarcos secundarios con sus propios objetivos en tierra que complementaran a la operación principal. Además, les aconsejaron desembarcar en playas grandes, desde donde poder flanquear los puntos resistentes del enemigo y, una vez neutralizados, concentrar los esfuerzos en varias líneas de acción que dividieran la fuerza oponente y que progresaran en el litoral de acuerdo con lo ordenado. Los asaltos en playas pequeñas y confinadas como Ixdain, donde el oponente puede fijar la fuerza desembarcada y batirla, debían ser evitados.

En definitiva, no se debería invertir demasiada energía en discusiones para identificar en qué aspectos fue pionero el desembarco de Alhucemas o a quiénes inspiró posteriormente. El planeamiento, el mando y control, el apoyo de fuegos, el adiestramiento, la logística, el movimiento buque-costa, la sanidad, la inteligencia y la búsqueda de la sorpresa táctica en Alhucemas demuestran que la gran aportación de la operación liderada por el general Miguel Primo de Rivera al conocimiento anfibio mundial no reside en la creación de nuevas maneras de resolver viejos problemas, sino en dar confianza en que lo que se había aplicado tímidamente en otras ocasiones, o, incluso, lo que no estaba más que en las cabezas de los estudiosos, tenía sentido incorporarlo a las operaciones futuras como una práctica consolidada.



EPÍLOGO

Miguel Ballenilla y García de Gamarra
Teniente General
Presidente de la Comisión Española de Historia Militar

El desembarco de Alhucemas, a cien años de su ejecución, sigue siendo un referente en la historia militar internacional y un legado de innovación y valor para las Fuerzas Armadas españolas. Esta obra, editada por la Comisión Española de Historia Militar, no solo conmemora este episodio histórico, sino que también rinde tributo al esfuerzo colectivo que hizo posible este éxito.

Ante la variedad de autores que han contribuido a esta obra, la extensa bibliografía consultada y las limitaciones inherentes a su carácter divulgativo, es posible que algunas cuestiones hayan quedado parcialmente desarrolladas o que ciertos aspectos no hayan recibido un tratamiento exhaustivo que permita una comprensión plenamente convergente de los hechos de armas acaecidos en el Protectorado español hace un siglo. Por ello, este epílogo no busca cerrar posibles lagunas, sino abrir la puerta a una reflexión sosegada sobre lo acontecido en septiembre de 1925, invitando a explorar más profundamente el significado y las repercusiones de estos acontecimientos.

Desde una perspectiva estrictamente militar, es imprescindible destacar, en primer lugar, la importancia fundamental de la flexibilidad tanto en el planeamiento como en la ejecución de las operaciones, especialmente frente a las condiciones de incertidumbre conocidas como «la niebla de la guerra». Estos acontecimientos estuvieron marcados por la ausencia de información completa, las imprecisas predicciones meteorológicas de la época y la perseverancia de un enemigo osado, que buscó mantener la iniciativa a través de un ataque en el frente secundario de Kudia Tahar. Este movimiento estratégico obligó a desviar, aunque fuera temporalmente, una parte significativa de las fuerzas inicialmente destinadas a la bahía de Alhucemas, poniendo a prueba la capacidad de respuesta y adaptación.

En segundo lugar, merece atención un punto de especial trascendencia: la eficacia de la sorpresa táctica lograda por Primo de Rivera mediante diversos engaños, simulacros y el desembarco al oeste de Morro Nuevo. Aunque entrar en un debate definitivo sobre si esta sorpresa fue total podría llevarnos a una discusión interminable y poco productiva, lo que sí parece evidente es que la elección del lugar de desembarco y la forma de ejecutarlo resultaron suficientes para sembrar dudas en Abd el-Krim. Durante un tiempo crucial, el líder rifeño careció de garantías sobre si las columnas que desembarcaron en la Cebadilla representaban el esfuerzo principal de la operación o constituían una maniobra de distracción. Este factor estratégico mantuvo al enemigo en incertidumbre y permitió a las fuerzas

hispano-francesas consolidar su posición inicial. Curiosamente, casi dos décadas después, el alto mando alemán se enfrentaría a un dilema similar durante la Operación Overlord en Normandía, cuando intentó determinar tanto el lugar del esfuerzo principal aliado como la disposición de las reservas necesarias para contrarrestarlo.

Por último, a pesar de los avances técnicos, las innovaciones tácticas y las mejoras en los procedimientos empleados en esta operación, es imprescindible destacar la importancia insustituible del factor humano. En el contexto de nuestra gloriosa historia militar, este epílogo debe rendir homenaje a todos los hombres que lucharon por España en Alhucemas y Kudia Tahar, tanto peninsulares como indígenas, que no combatían contra un enemigo menor. Debemos recordar la cita del historiador estadounidense David S. Woolman en su obra *Rebels in the Rif: Abd el-Krim and the Rif Rebellion*: «a buen seguro que ninguna potencia imperialista o colonial del mundo ha encontrado jamás enemigo tan formidable como los bereberes del Marruecos español».

Este reconocimiento pone en valor la magnitud del desafío que enfrentaron las fuerzas españolas y francesas en Alhucemas y subraya el heroísmo de ambas partes en un conflicto de enorme complejidad. En sus mentes pesaba, en mayor o menor medida, el espectro de Galípoli, conscientes de que, pese a la superioridad aeronaval hispano-francesa, era imprescindible consolidar la cabeza de playa y lograr un dominio invulnerable del territorio circundante para evitar repetir el desastre de los Dardanelos una década antes, durante la Primera Guerra Mundial.

La toma y consolidación de la línea Malmusi-Morro Viejo y el establecimiento de una base en la cala del Quemado fueron determinantes. Estas posiciones no solo acortaron las líneas de aprovisionamiento y evacuación de heridos, sino que garantizaron la estabilidad operativa necesaria para cumplir con los objetivos definidos por Primo de Rivera en las instrucciones generales del uno de septiembre. Desde ese momento, la libertad de acción de Abd el-Krim quedó severamente restringida. Sin embargo, este éxito no habría sido posible sin la fatiga, la abnegación, el valor, la tenacidad, la firmeza y la determinación de nuestras tropas, virtudes que fueron imprescindibles para alcanzar la victoria final.

Este gran servicio a la Patria no debe caer en el olvido de las generaciones que seguimos sus pasos. En un contexto donde nuestras Fuerzas Armadas sufrieron incomprensiones, o incluso desprecios, cuando la fortuna no les fue favorable, existe una deuda moral que debemos saldar. Es nuestro deber permanente expresar un agradecimiento sincero y un reconocimiento entusiasta a las fuerzas españolas que participaron en Alhucemas. Fue su sentido del honor, su deber inquebrantable y su firmeza ante las adversidades los que, junto con la providencia y el azar, permitieron que nuestras armas prevalecieran en esta lucha. Olvidar o mostrar indiferencia hacia este sacrificio no solo sería injusto, sino también un agravio difícilmente justificable, especialmente cuando los valores y logros de aquellos hombres nos ofrecen un legado tan inspirador para el presente y el futuro.

Desde una perspectiva histórica, el desembarco de Alhucemas marcó un antes y un después en la concepción de las operaciones conjunto combinadas. La coordinación entre el Ejército, las Armadas de España y Francia, la Aeronáutica Militar y Aviación Naval españolas junto a

medios aéreos franceses, unido al uso innovador de medios logísticos y tecnológicos, sentó precedentes que influirían en conflictos posteriores. Aunque en el siglo XXI podría parecer baladí debatir sobre el impacto directo de Alhucemas en las operaciones anfibias posteriores, especialmente las de la Segunda Guerra Mundial, que fueron de una escala y naturaleza incomparables, resulta innegable que este éxito militar rehabilitó las operaciones anfibias tras el desastre de los Dardanelos.

Sin embargo, este impacto internacional contrasta con la limitada atención que ha recibido en el ámbito nacional. Las complejidades sociales y las tensiones políticas internas de la época, que culminarían en el estallido de la Guerra Civil apenas una década después, parecieron arrojar un velo sobre este logro. Es un capítulo de nuestra historia del que todos los españoles deberíamos sentirnos profundamente orgullosos, tanto por su carácter innovador como por las lecciones militares y humanas que ofrece.

En el ámbito político, la acción desempeñó un papel clave en la consolidación de la autoridad del sultán de Marruecos en una región históricamente rebelde a su soberanía, dando cumplimiento a los compromisos internacionales adquiridos por España y facilitando el final del conflicto.

El éxito de este libro no sería posible sin la contribución de múltiples instituciones y personas comprometidas con la preservación de nuestra historia. Además de los autores, cuya dedicación y rigor son evidentes en cada capítulo, quiero reconocer el papel esencial desempeñado por los Institutos de Historia y Cultura Militar, Naval y los Servicios Históricos del Ejército del Aire y de la Guardia Civil. Estas instituciones han proporcionado valiosa orientación, documentación y apoyo para hacer de esta obra una referencia imprescindible. Asimismo, la Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural ha sido clave en garantizar que este esfuerzo llegue al público, promoviendo una mejor comprensión de nuestra historia militar y su impacto en el presente. Especial mención debo hacer del coronel Juan Ignacio Molina Capilla, secretario de la CEHISMI, que con gran acierto ha desempeñado la siempre compleja labor de coordinación de una obra colectiva.

Al estudiar el desembarco de Alhucemas, no solo comprendemos mejor los desafíos y éxitos de aquella época, sino que también subrayamos el papel esencial de la historia militar como herramienta de aprendizaje y reflexión que nos permite extraer lecciones válidas para el presente. En un mundo donde las operaciones militares enfrentan crecientes niveles de complejidad, el legado de Alhucemas nos recuerda la importancia de la adaptación, la innovación y la cooperación efectiva. Inspirados por el legado de quienes protagonizaron esta gesta, nuestras Fuerzas Armadas deben continuar liderando el camino hacia la excelencia en un entorno operativo en constante transformación.

Este libro es, en definitiva, un puente entre el pasado y el presente y, al mismo tiempo, nos deja una brújula con la que apuntar nuestra mirada al futuro siempre esquivo e incierto. Gracias al esfuerzo conjunto de la CEHISMI y otras instituciones y personas involucradas, podemos preservar y transmitir este legado a las futuras generaciones, asegurando que hitos como Alhucemas sigan siendo una fuente de inspiración y orgullo para todos los españoles.



ANEXOS

Encarnación Pilar Domínguez Sánchez

Anexo I
El desembarco y sus documentos

1. Instrucciones generales para la operación de desembarco en la bahía de Alhucemas
2. Orden del general en jefe a las 10:30 de la mañana del 7 de septiembre
3. Salidas aéreas del 6 de septiembre al 2 de octubre. Tipos de armamento aéreo y explosivos
4. Documentos y fuentes documentales seleccionadas

Anexo II
Álbum cartográfico y fotográfico

ANEXO I

El desembarco y sus documentos

1. Instrucciones generales para la operación de desembarco en la bahía de Alhucemas (transcripción literal del original[1])

«Poderosas razones de índole política que huelga enumerar por sobrado conocidas, han decidido al Gobierno de Su Majestad a disponer la operación sobre Alhucemas, que tendrá lugar del 5 del actual en adelante si el estado del mar lo permite y que es una de las coordinadas con las que ha de verificar el Ejército Francés. No obstante, estar la fecha acordada, se ratificará la víspera.

OBJETIVO

Considerará el Mando logrado éste en cuanto se haya conseguido la dominación de la parte de costa de la Bahía de Alhucemas comprendida entre Axdir y Morro Nuevo pasando por Adrar Seddúm y Morro Viejo.

DESARROLLO DE LA OPERACIÓN

DIA 5

Columna Saro.: Al amanecer comenzará el embarque de las tropas en los mercantes en Ceuta para poder zarpar por la noche en dirección al Lau, haciéndose en Río Martín la parte que no impida el estado de la barra.

Columna Fernandez Pérez.: Comienza a embarcar en Melilla.

DIA 6

Columna Saro.: Estará de madrugada frente al Lau yendo protegida y acompañada por las Fuerzas Navales de Africa. Su misión en este día es atraer al enemigo al Lau y castigarle sin derroche de municiones. La Aviación de Tetuán cooperará al castigo sin desgaste propio.

---

[1] Con objeto de respetar los documentos según fueron redactados, se realiza una transcripción literal de las «Instrucciones generales para la operación de desembarco en la bahía de Alhucemas» (Anexo I.1) y de la «Orden del general en jefe a las 10:30 de la mañana del 7 de septiembre» (Anexo I.2), manteniendo, en su caso, lo que, de acuerdo con las reglas actuales, se consideraría como falta ortográfica o gramatical.

A las 2 de la tarde, a la vista del enemigo, pero lejos de su fuego, transbordará las fuerzas a las barcazas K y maniobrará como para iniciar un desembarco, continuando a las 4 de la tarde las K remolcadas por los Uads a lo largo de la costa par estar frente a la playa de la Cebadilla a las 4 de la mañana del día 7.

Las Fuerzas Navales acompañarán a la columna salvo alguno de sus barcos que deben mantener el cañoneo frente al Lau. Para dar la sensación al enemigo de que con ellos sigue la flota que conduce a las tropas quedarán el Jaime II, Escolano, Lulio y Menorquín; el Jaime II por ser el de reserva, el Escolano por llevar material de reserva también, el Lulio porque es un barco al servicio de guerra que no se utiliza para la operación, el Menorquín porque lleva material de campamento y es de suponer no haya necesidad de utilizarlo el primer día; estos barcos permanecerán con luces encendidas.

Columna Fernandez Pérez.: Embarcará con tiempo suficiente para hallarse a las 5 de la tarde de frente a Sidi Dris donde permanecerá simulando un desembarco y procurando llamar la atención del enemigo. La Escuadra francesa del Almirante Hallier contribuirá con sus fuegos a esta demostración.

DIA 7

Columna Saro.: A las 4 de la mañana intentará el desembarco por sorpresa en la playa de la Cebadilla y si lo logra, procurará con las fuerzas mas elegidas envolver las fortificaciones enemigas de Morro Nuevo, estableciendo un frente defensivo de la mayor amplitud posible. Las Fuerzas Navales de Africa y la Aviación estarán prevenidas a punto de día para intervenir con sus fuegos, en apoyo de esta columna. La Escuadra de Instrucción estará a la vista y prevenida para intervenir a su vez sosteniendo el frente de Suani.

El General Saro enviará las barcazas junto a los transportes en cuanto tenga en tierra sus fuerzas y la dotación de urgencia, dedicándose aquélla a desembarcar el material; al anochecer se enviarán 12 K al encuentro de la flota que conduce a la columna Fernández Pérez, a la que quedarán afectas.

DIA 8

Columna Saro.: Rectificará si es preciso las posiciones conquistadas el día anterior y se dedicará especialmente a la fortificación de la base y acumulación de elementos de boca y guerra.

Las Escuadras y Aviación batirán el enemigo y sus baterías y obras de fortificación en apoyo de esta columna.

Columna Fernández Pérez.: Mantiene su actitud demostrativa frente a Sidi Dris, salvo órden en contrario, durante el todo el día, continuando protegida por la Escuadra Francesa del Almirante Hallier. Recibe las 12 barcazas K procedentes de la columna Saro que con las 2 que lleva consigo desde Melilla le permitirán transbordar de los mercantes 4.000 hombres, debiendo esperar mi órden expresa para continuar la marcha a fin de unirse a la columna Saro.

El objetivo inmediato de esta columna es apoderarse de Adrar Seddúm y La Rocosa (con preferencia esta última) y para ello podrá proceder de las maneras siguientes:

Si la resistencia enemiga en las playas de Sfiha y El Espalmadero no ofrece serias dificultades, desembarcará en una de ellas y abordará directamente los objetivos; si por el contrario no parece conveniente proceder en esta forma, marchará a unirse a la columna Saro desembarcando para ello bién en Cala Bonita o en la Cala del Quemado, o en la playa de la Cebadilla según aconsejen las circunstancias, transbordando las fuerzas a las barcazas en el momento que estime oportuno.

La Escuadra Francesa del Almirante Hallier sigue apoyando esta columna.

La Escuadra de Instrucción se mantendrá en reserva para llenar los objetivos que se le señalen.

Entre los días 7 y 8 deberán quedar desembarcadas toda la columna Saro y la parte antes mencionada de la columna Fernández Pérez, quedando el resto de esta última embarcada en los mercantes en calidad de reserva por si es preciso acudir a algún imprevisto.

Las fuerzas desembarcadas se establecerán lo mas fuertemente posible y, especialmente las del General Saro, constituirán desde el primer momento una base fortificada de manera inexpugnable en la Península de Morro Nuevo, la que se considerará como el reducto de resistencia, y permitirá acumular en ella inmediatamente la mayor cantidad posible de elementos de todas clases. Hacia el 11 ó 12 deben estar constituídas dos columnas de operaciones sobre Axdir provistas de todos los elementos necesarios para desarrollar una ofensiva enérgica sobre aquel punto que debe ser atacado de flanco y revés, norma general para la ocupación de todas las posiciones. En esta marcha el flanco derecho de las fuerzas se protegerá lo más eficazmente posible por medio de los fuegos de la Artillería ya desembarcada, las baterías de la Isla de Alhucemas, la Aviación y la Marina.

El día 20 debe quedar consolidado el objetivo final señalado, y simultáneamente deben haberse desembarcado elementos de boca y guerra en previsión de una incomunicación de tres meses, así como toda la cantidad posible de barracones.

Conviene que aun después de realizados los desembarcos sigan algunos barcos de guerra frente al Lau y Sidi Dris para dividir la atención del enemigo.

Tanto la Artillería como la Aviación precisa tengan en cuenta que el mayor esfuerzo será preciso dos o tres días después del desembarco en el avance posterior sobre Axdir y que por consiguiente conviene llegar a este momento con municiones suficientes merced a una prudente economía en los primeros momentos sin que esto quiera decir en manera alguna que si las circunstancias lo exijen [*sic*] no sea su intervención todo lo activa y enérgica que aquellas demandasen. Se pondrá gran cuidado en evitar confusiones al designar los objetivosy [*sic*] al batirlos.

Las señales y enlaces de todo género deben ser claros y abundantes, si bién, conociendo todos el plán general, la iniciativa de cada uno deberá suplir una posible falta de órdenes.

Las baterías de la Isla de Alhucemas estarán atentas a la acción de nuestras fuerzas y a los movimientos del enemigo, regulando su fuego por la observación directa de la costa, indicaciones de Aviación y órdenes que reciba.

MANDOS

El Almirante de la Escuadra de Instrucción ejercerá el de todas las fuerzas Navales. El Comandante General de Melilla asumirá el de todas las fuerzas de tierra, reservándose el General en Jefe el mando de conjunto y el de todo el territorio; este último embarcará con el Almirante de la Escuadra de Instrucción en el Jaime I, llevando un torpedero a sus órdenes para trasladarse de un punto a otro.

El Almirante Hallier llevará a bordo un Oficial de Estado Mayor de la Comandancia General de Melilla y otro de la Escuadra de Instrucción.

Con el Almirante de la Escuadra de Instrucción irán un Oficial de la Armada Francesa y otro de Estado Mayor del Cuartel General del General en Jefe.

Con el General de las Fuerzas Navales de Africa irá un Jefe de Estado Mayor del Cuartel General del General en Jefe y un Oficial de Estado Mayor de la misma procedencia con el Jefe de convoyes marítimos.

COOPERACION DE LA AVIACION

Estas fuerzas han de multiplicarse pues además de atender a las columnas de desembarco no deben descuidar las zonas de Tetuán y Larache, que observarán con gran cuidado en apoyo de las fuerzas que las guarnecen.

Como ya se ha indicado anteriormente no deberá hacerse en los primeros días un excesivo consumo de municiones a fin de reservar aparatos y bombas para los momentos difíciles que es de suponer se desarrollen dos o tres días después del desembarco y en los cuales precisa vencer las dificultades que ofrezca el enemigo repeliéndolo con estrago. En los combates contra fuerzas emplearán las bombas de trilita, reservando las C-5 para bombardear los lugares situados en la retaguardia enemiga. Deberá estar muy vigilante por si se presentase en el aire algún aeroplano enemigo que cazaría inmediatamente.

FUERZAS QUE HAN DE INTERVENIR

DEL EJERCITO.: Columna Fernandez Pérez.: Se compondrá de las fuerzas siguientes, todas ellas pertenecientes al territorio de Melilla:

Batallón de Infantería de Marina

2 Banderas del Tercio

3 Tabores de Infantería de Regulares de Melilla

1 Harka de 600 hombres

600 hombres de la Mehal-la de Melilla

Batallones 16º de Cazadores de Africa, 2º del Regimiento de Africa y 1º del Regimiento de Melilla

1 Batería de obuses de 10,5 completa

2 Baterías de Montaña de 7c/m., completas

1 Parque Móvil con una Sección de Artillería y 2 de Infantería

1 Grupo de 3 Compañías de Zapadores

1 Sección de Alumbrado

1 Sección de tendido telefónico, con 20 aparatos

9 Estaciones ópticas (2 a caballo)

1 Sección de obreros de Ingenieros

3 Estaciones radiotelegráficas (1 semifija y 2 de montaña)

1 Sección de sondeo

1 Sección de Intendencia para servicio de los depósitos de víveres

1 Compañía de transporte a lomo de 125 cargas

1 Panadería de campaña

1 Sección de Intendencia de 100 hombres para utilizarlos para faeneros en el desembarco

1 Ambulancia de Montaña de 36 artolas

1 Hospital de campaña de 300 camas (llevará afecta una Sección de Zapadores)

1 Sección de servicios de Higiene

1 Sección con todo el personal disponible de la Compañía de Mar de Melilla y 30 hombres de la de Larache para auxiliar el desembarco

Columna Saro.: Se compondrá de las fuerzas siguientes, todas ellas pertenecientes al territorio de Ceuta:

10 carros ligeros de asalto

2 Banderas del Tercio

3 Tabores de Infantería de Regulares de Tetuán

1 Harka de 900 hombres

600 hombres de las Mehal-las de Tetuán y Larache

Batallones de Cazadores de Africa nº 3, 5 y 8

1 Batería de obuses de 10,5 completa

2 Baterías de Montaña de 7 c/m., completas

1 Parque Móvil con 2 secciones de Infantería y una de Artillería

1 Sección de Alumbrado

1 Sección de tendido telefónico con 20 aparatos

8 Estaciones ópticas (1 a caballo)

1 Sección de obreros de Ingenieros

3 Estaciones radiotelegráficas (1 semifija y 2 de montaña)

1 Compañía de transporte a lomo de 125 cargas

1 Panadería de campaña

1 Sección de Intendencia para el servicio de los depósitos de víveres

1 Sección de faeneros de Intendencia de 100 hombres para auxiliar el desembarco

1 Equipo de constructores de pozos

1 Ambulancia de Montaña de 36 artolas dividida en 3 Secciones de 12 artolas

1 Sección de 100 camilleros

1 Hospital de campaña de 300 camas (llevará afecto una Sección de Zapadores)

1 Sección de servicios de Higiene

1 Sección con todo el personal disponible de la Compañía de Mar de Ceuta (100 hombres), para auxiliar el desembarco

La unidad de Pontoneros quedará a las órdenes de V.E. para ser empleada donde estime mas oportuno.

DE LA ARMADA.: Además de los elementos de la Escuadra Francesa, se dispone de los siguientes de la nuestra:

Escuadra de Instrucción

Acorazados Alfonso XIII y Jaime I

Cruceros Mendez Núñez y Blas de Lezo

Cazatorpederos Alsedo y Velasco

Fuerzas Navales del Norte de Africa

Crucero Victoria Eugenia

Crucero Extremadura

3 Cañoneros tipo Cánovas

3 Cañoneros tipo Recalde

11 Guardacostas tipo Uad

6 Torpederos

7 Guardapescas

Elementos de transporte de la Marina de Guerra

26 barcazas tipo K

Remolcadores Cíclope, Cartagenero, Gaditano y Ferrolano

1 Aljibe de 300 toneladas y otro de 100 toneladas de cabida

FLOTA DE TRANSPORTE.: El transporte al teatro de la operación de las columnas se llevará a efecto en la forma siguiente:

Columna Fernández Pérez

Flotilla nº 1.	Lázaro…….	1.000 h…	2 Tabores
	Aragón…….	1.000 h…	1 Bandera
			Personal de Intendencia
			Personal de Sanidad
	Navarra……	800 h…	1 Batallón
	Sagunto……	600 h…	1 Mehal-la

Flotilla nº 2.	Alhambra….	1.100 h…	1 Tabor y 1 Bandera
	Menorca…	800 h…	1 Batallón
	Jorge Juan.	800 h…	1 Batallón
	Florinda….	600 h…	Harka
Flotilla nº 3	Romeu…..	1.500 h…	3 Compañías de Ingenieros
			3 Baterías. Comunicaciones
	Roger de Flor……..		400 cabezas de ganado
	Villarreal……		Barco-hospital, 330 heridos
	Cullera……..		Para transporte de reservas
	1 Barco-aljibe de 100 toneladas		

Este cuadro de carga podrá ser alterado si precisa para la mejor organización de las fuerzas que deben desembarcar, primeramente.

Columna Saro

Flotilla nº 4.	Castilla……	1.000 h….	2 Tabores
	Cabañal….	1.000 h…	1 Bandera
			Personal de Intendencia
			Personal de Sanidad
	A. Cola…..	800 h…	1 Batallón
	Hespérides	600 h…	Mehal-la
Flotilla nº 5.	Segarra….	1.100 h…	1 Tabor y 1 Bandera
	V. la Roda..	770 h…	1 Batallón
	Menorquín..	600 h…	Harkas
Flotilla nº 6.	Escolano…	1.500 h…	4 Compañías de Zapadores
			3 Baterías. Comunicaciones
	Amorós……..		400 ganado
	Barceló……..		Barco-hospital, 330 heridos
	Andalucía……..		Barco-hospital, 330 heridos
	1 Barco-aljibe de 330 toneladas		
	Jaime II…….		Para transporte de reservas.

En Melilla se dispone del España nº 5 para transporte del Batallón de Infantería de Marina y la Unidad de Pontoneros si no es posible utilizar para estos fines el Almirante Lobo.

La Unidad de Aerostación embarcará en el Acorazado Jaime I.

El barco-hospital Andalucía aun cuando marchará al lugar de la operación con la columna Saro, actuará allí como reserva de transporte.

RESERVAS

En cada uno de los territorios de Ceuta y Melilla quedará constituída una reserva de 1.500 hombres aproximadamente, formada en Ceuta por un Tabor de Regulares de Ceuta, otro de Regulares de Larache y un Batallón del Regimiento del Serrallo y en Melilla por un Tabor de Regulares de Alhucemas y los 2 Batallones que V.E. crea conveniente designar.

En la Península estará dispuesta una reserva de 10 Batallones, 3 Grupos de Baterías de obuses de 10,5, un Grupo de Baterías de 7,5 y otro Grupo de Baterías de obuses de 15,5; a estas fuerzas se unirán una Compañía de transporte a lomo y una Ambulancia de Montaña.

PREVENCION GENERAL

La empresa a que con estas operaciones tiene que dar cima la Armada y el Ejército es de importancia suma, y pudiéramos decir que decisiva desde el punto de vista de nuestra actuación en Marruecos, ello sin contar con su trascendencia internacional.

No es empresa fácil, pero tampoco presenta dificultades que sean insuperables ante nuestros medios de destrucción y eficiencia de nuestras tropas.

La colaboración de la Marina y Aviación francesas, que además de ayuda constituye honor para nuestras tropas de mar, tierra y aire, nos obliga, más si cabe, a extremar nuestra acometividad, nuestro celo y nuestros desvelos, para ratificar una vez más el elevado concepto que merecemos como hombres de guerra. Es de esperar que todo se desarrollará con normalidad si cada paso es precedido de una consolidación de los anteriores y de un sólido aseguramiento de los flancos. Mas que de ir de prisa se trata de marchar bién.

Cuantas dudas se ofrezcan a V. E. durante el desarrollo de la operación las consultará en el acto al General en Jefe, procediendo en los detalles o incidentes de ejecución según lo aconseje su celo y el conocimiento del pensamiento del citado General, encareciéndole la necesidad de remitir al Cuartel General del Ejército todos los días antes de las nueve de la noche relación nominal de bajas de Jefes y Oficiales y numérica de tropa con separación de europeos e indígenas.

Una vez en los transportes mercantes debe explicarse a Jefes, Oficiales y tropa el alcance de la operación distribuyéndose a los primeros los pliegos que contienen el pensamiento del Mando y forma de desarrollarse aquélla, Inculcando en el ánimo de todos la seguridad en la victoria y el convencimiento del desconcierto comprobado del enemigo y de que no será capaz de soportar nuestra arrolladora acción naval, terrestre, aérea y nuestra maniobra.

Tetuán 1º de septiembre de 1925

[Firmado] Primo de Rivera».

INSTRUCCIONES GENERALES PARA LA OPERACION DE DESEMBARCO
EN LA
BAHÍA DE ALHUCEMAS

Poderosas razones de índole política y militar que huelga enumerar por sobrado conocidas, han decidido al Gobierno de Su Majestad a disponer la operación sobre Alhucemas, que tendrá lugar del 5 del actual en adelante si el estado del mar lo permite y que es una de las coordinadas con las que ha de verificar el Ejército Francés. No obstante, entre la fecha acordada, se ratificará la víspera.

OBJETIVO

Considerará el Mando logrado éste en cuanto se haya conseguido la dominación de la parte de costa de la Bahía de Alhucemas comprendida entre Axdir y Morro Nuevo pasando por Adrar Sedún y Morro Viejo.

DESARROLLO DE LA OPERACION

DIA 5

Columna Saro.: Al amanecer comenzará el embarque de las tropas en los mercantes en Ceuta para poder zarpar por la noche en dirección al Lau, haciéndose en Río Martín la parte que no impida el estado de la barra.

Columna Fernandez Pérez.: Comienza a embarcar en Melilla.

DIA 6

Columna Saro.: Estará de madrugada frente al Lau yendo protegida y acompañada por las Fuerzas Navales de Africa. Su misión en este día es atraer al enemigo al Lau y castigarlo sin derroche de municiones. La Aviación de Tetuán cooperará al castigo sin desgaste propio.

A las 2 de la tarde, a la vista del enemigo, pero lejos de su fuego, transbordará las fuerzas a las barcazas K y maniobrará como para iniciar un desembarco, continuando a las 4 de la tarde las K remolcadas por los Uads a lo largo de la costa para estar frente a la playa de la Cebadilla a las 4 de la mañana del día 7.

Las Fuerzas Navales acompañarán a la columna salvo alguno de sus barcos que deben mantener el cañoneo frente al Lau. Para dar la sensación al enemigo de que con ellos sigue la flota que conduce a las tropas quedarán el Jaime II, Escolano, Lulio y Menorquina; el Jaime II por ser el de reserva, el Escolano por llevar material de reserva también, el Lulio porque es un barco al servicio de guerra que no se utiliza para la operación y el Menorquín porque lleva el material de campamento y es de suponer no haya necesidad de utilizarlo el primer día; estos barcos permanecerán con luces encendidas.

Columna Fernandez Pérez.: Embarcará con tiempo suficiente para hallarse a las 5 de la tarde frente a Sidi Driss donde permanecerá simulando un desembarco y procurando llamar la atención del enemigo. La Escuadra Francesa del Almirante Hallier contribuirá con sus fuegos a esta demostración.

DIA 7

Columna Saro.: A las 4 de la mañana intentará el desembarco por sorpresa en la playa de la Cebadilla y si lo logra, procurará con las fuerzas mas elegidas envolver las fortificaciones enemigas de Morro Nuevo, estableciendo un frente defensivo de la mayor amplitud posible. Las Fuerzas Navales de Africa y la Aviación estarán prevenidas a punto de día para intervenir con sus fuegos, en apoyo de esta columna. La Escuadra de Instrucción estará a la vista y prevenida para intervenir a su vez sosteniendo el frente de Suani.

El General Saro enviará las barcazas junto a los transportes en cuanto tenga en tierra sus fuerzas y la dotación de urgencia, dedicándose aquéllas a desembarcar el material; al anochecer se enviarán 12 K al encuentro de la flota que conduce a la columna Fernandez Pérez, a la que quedarán afectas:

DIA 8

Columna Saro.: Rectificará si es preciso las posiciones conquistadas el día anterior y se dedicará especialmente a la fortificación de la base y acumulación de elementos de boca y guerra.

Las Escuadras y Aviación batirán al enemigo y sus baterías y obras de fortificación en apoyo de esta columna.

Columna Fernández Pérez.: Mantiene su actitud demostrativa frente a Sidi Driss, salvo órden en contrario, durante todo el día, continuando protegida por la Escuadra Francesa del Almirante Hallier. Recibe las 12 barcazas K procedentes de la columna Saro que con las 2 que lleva consigo desde Melilla le permitirán transbordar de los mercantes 4.000 hombres, debiendo esperar mi órden expresa para continuar la marcha a fin de unirse a la columna Saro.

El objetivo inmediato de esta columna es apoderarse de Adrar Sedún y La Rocosa (con preferencia esta última) y para ello podrá proceder de las maneras siguientes:

Si la resistencia enemiga en las playas de Sfiha y El Espalmadero no ofrece serias dificultades, desembarcará en una de ellas y abordará directamente los objetivos; si por el contrario no parede conveniente proceder en esta forma, marchará a unirse a la columna Saro desembarcando para ello, bién en Cala Bonita o en la Cala del Quemado, o en la playa de la Cebadilla según aconsejen las circunstancias, transbordando las fuerzas a las barcazas en el momento que estime oportuno.

La Escuadra Francesa del Almirante Hallier sigue apoyando esta columna.

La Escuadra de Instrucción se mantendrá en reserva para llenar los objetivos que se le señalen.

Entre los días 7 y 8 deberán quedar desembarcadas toda la columna Saro y la parte antes mencionada de la columna Fernández Pérez, quedando el resto de esta última embarcada en los mercantes en calidad de reserva por si es preciso acudir a algún imprevisto.

Las fuerzas desembarcadas se establecerán lo mas fuertemente posible y, especialmente las del General Saro, constituirán desde el primer momento una base fortificada de manera inexpugnable en la Península de Morro Nuevo la que se considerará como el reducto de resistencia, y permitirá acumular en ella inmediatamente la mayor cantidad posible de elementos de todas clases. Hacia el día 11 ó 12 deben estar constituídas dos columnas de operaciones sobre Axdir provistas de todos los elementos necesarios para desarrollar una ofensiva enérgica sobre aquel punto que debe ser atacado de flanco y revés, norma general para la ocupación de todas las posiciones. En esta marcha el flanco derecho de las fuerzas se protegerá lo mas eficazmente posible por medio de los fuegos de la Artillería ya desembarcada, las baterías de la Isla de Alhucemas, la Aviación y la Marina.

El día 20 debe quedar consolidado el objetivo final señalado, y simultáneamente deben haberse desembarcado elementos de boca y guerra en previsión de una incomunicación de tres meses, así como toda la cantidad posible de barracones.

Conviene que aun después de realizados los desembarcos sigan algunos barcos de guerra frente al Lau y Sidi Driss para dividir la atención del enemigo.

Tanto la Artillería como la Aviación precisa tengan en cuenta que el mayor esfuerzo será preciso dos o tres días después del desembarco en el avance posterior sobre Axdir y que por consiguientes conviene llegar a este momento con municiones suficientes merced a una prudente economía en los primeros momentos sin que esto quiera decir en manera alguna que si las circunstancias lo exijen no sea su intervención todo lo activa y enérgica que aquéllas demandasen. Se pondrá gran cuidado en evitar confusiones al designar los objetivos y al batirlos.

Las señales y enlaces de todo género deben ser claros y abundantes, si bién, conociendo todos el plán general, la iniciativa de cada uno deberá suplir una posible falta de órdenes.

Las baterías de la Isla de Alhucemas estarán atentas a la acción de nuestras fuerzas y a los movimientos del enemigo, regulando su fuego por la observación directa de la costa, indicaciones de Aviación y órdenes que reciba.

MANDOS

El Almirante de la Escuadra de Instrucción ejercerá el de todas las fuerzas Navales. El Comandante General de Melilla asumirá el de todas las fuerzas de tierra, reservándose el General en Jefe el mando de conjunto y el de todo el territorio; este último embarcará con el Almirante de la Escuadra de Instrucción en el Jaime I, llevando un torpedero a sus órdenes para trasladarse de un punto a otro.

El Almirante Ballier llevará a bordo un Oficial de Estado Mayor de la Comandancia General de Melilla y otro de la Escuadra de Instrucción.

Con el Almirante de la Escuadra de Instrucción irán un Oficial de la Armada Francesa y otro de Estado Mayor del Cuartel General del General en Jefe.

Con el General de las Fuerzas Navales de Africa irá un Jefe de Estado Mayor del Cuartel General del General en Jefe y un Oficial de Estado Mayor de la misma procedencia con el Jefe de convoyes marítimos.

COOPERACION DE LA AVIACION

Estas fuerzas han de multiplicarse pues además de atender a las columnas de desembarco no deben descuidar las zonas de Tetuán y Larache, que observarán con gran cuidado en apoyo de las fuerzas que las guarnecen.

Como ya se ha indicado anteriormente no deberá hacerse en los primeros días un excesivo consumo de municiones a fin de reservar aparatos y bombas para los momentos difíciles que es de suponer se desarrollen dos o tres días después del desembarco y en los cuales precisa vencer las dificultades que ofrezca el enemigo repeliéndole con estrago. En los combates contra fuerzas emplearán las bombas de trilita, reservando las C-5 para bombardear los lugares situados en la retaguardia enemiga. Deberá estar muy vigilante por si se presentase en el aire algún aeroplano enemigo que cazaría inmediatamente.

FUERZAS QUE HAN DE INTERVENIR

DEL EJERCITO.: Columna Fernandez Pérez.: Se compondrá de las fuerzas siguientes, todas ellas pertenecientes al territorio de Melilla:

Batallón de Infantería de Marina
2 Banderas del Tercio
3 Tabores de Infantería de Regulares de Melilla
1 Harka de 600 hombres
600 hombres de la Mehal-la de Melilla
Batallones 16º de Cazadores de Africa, 2º del Regimiento de Africa y 1º del Regimiento de Melilla
1 Batería de obuses de 10'5 completa
2 Baterías de Montaña de 7 c/m., completas
1 Parque Móvil con una Sección de Artillería y 2 de Infantería
1 Grupo de 2 Compañías de Zapadores
1 Sección de Alambrado
1 Sección de tendido telefónico, con 20 aparatos
9 Estaciones ópticas (2 a caballo)
1 Sección de obreros de Ingenieros
3 Estaciones radiotelegráficas (1 semifija y 2 de montaña)
1 Sección de sondeo
1 Sección de Intendencia para servicio de los depósitos de víveres
1 Compañía de transporte a lomo de 125 cargas
1 Panadería de campaña
1 Sección de Intendencia de 100 hombres para utilizarlos para faeneres en el desembarco
1 Ambulancia de Montaña de 36 artolas
1 Hospital de campaña de 300 camas (llevará afecta una Sección de Zapadores)
1 Sección de servicios de Higiene
1 Sección con todo el personal disponible de la Compañía de Mar de Melilla y 20 hombres de la de Larache para auxiliar el desembarco

Columna Saro.: Se compondrá de las fuerzas siguientes, todas ellas pertenecientes al territorio de Ceuta:

10 carros ligeros de asalto
2 Banderas del Tercio
3 Tabores de Infantería de Regulares de Tetuán
1 Harka de 900 hombres
600 hombres de las Mehal-las de Tetuán y Larache
Batallones de Cazadores de Africa nº 3, 5 y 8
1 Batería de obuses de 10'5 completa
2 Baterías de Montaña de 7 c/m., completas
1 Parque Móvil con 2 Secciones de Infantería y una de Artillería
1 Grupo de 4 Compañías de Zapadores
1 Sección de Alambrado
1 Sección de tendido telefónico con 20 aparatos
8 Estaciones ópticas (1 a caballo)
1 Sección de obreros de Ingenieros
3 Estaciones radiotelegráficas (1 semifija y 2 de montaña)
1 Compañía de transporte a lomo de 125 cargas
1 Panadería de campaña
1 Sección de Intendencia para el servicio de los depósitos de víveres
1 Sección de faeneres de Intendencia de 100 hombres para auxiliar el desembarco
1 Equipo de constructores de pozos
1 Ambulancia de Montaña de 36 artolas dividida en 3 Secciones de 12 artolas
1 Sección de 100 camilleros
1 Hospital de campaña de 300 camas (llevará afecto una Sección de Zapadores)
1 Sección de servicios de Higiene
1 Sección con todo el personal disponible de la Compañía de Mar de Ceuta (100 hombres), para auxiliar el desembarco

La unidad de Pontoneros quedará a las órdenes de V.E. para ser em-

pleada donde estime mas oportuno.

DE LA ARMADA.: Además de los elementos de la Escuadra Francesa, se dispone de los siguientes de la nuestra:

Escuadra de Instrucción

Acorazados Alfonso XIII y Jaime I
Cruceros Méndez Núñez y Blas de Lezo
Casatorpederos Almodo y Velasco

Fuerzas Navales del Norte de Africa

Crucero Victoria Eugenia
Crucero Extremadura
3 Cañoneros tipo Cánovas
2 Cañoneros tipo Recalde
11 Cuarentacentas tipo Uad
6 Torpederos
7 Cuardapescas

Elementos de transporte de la Marina de Guerra

26 barcazas tipo K
Remolcadores Cíclope, Cartagenero, Gaditano y Ferrolano
1 aljibe de 300 toneladas y otro de 100 toneladas de cabida

FLOTA DE TRANSPORTE.: El transporte al teatro de la operación de las columnas se llevará a efecto en la forma siguiente:

Columna Fernández Pérez

Flotilla nº 1.	Lázaro	1.000 h...	2 Tabores
	Aragón	1.000 h...	1 Bandera
			Personal de Intendencia
			Personal de Sanidad
	Navarra	800 h...	1 Batallón
	Sagunto	600 h...	1 Mehal-la
Flotilla nº 2.	Alhambra	1.100 h...	1 Tabor y 1 Bandera
	Menorca	800 h...	1 Batallón
	Jorge Juan ...	800 h...	1 Batallón
	Florinda	600 h...	Harka
Flotilla nº 3.	Nomen	1.500 h...	3 Compañías de Ingenieros
			3 Baterías. Comunicaciones
	Roger de Flor.....		400 cabezas de ganado
	Villarreal		Barco-hospital, 330 heridos
	Cullera		Para transporte de reservas
	1 Barco-aljibe de 100 toneladas		

Este cuadro de carga podrá ser alterado si precisa para la mejor organización de las fuerzas que deben desembarcar primeramente.

Columna Saro

Flotilla nº 4.	Castilla	1.000 h...	2 Tabores
	Cabañal	1.000 h...	1 Bandera
			Personal de Intendencia
			Personal de Sanidad
	A.Cola	800 h...	1 Batallón
	Hespérides ...	600 h...	Mehal-la
Flotilla nº 5.	Segarra	1.100 h...	1 Tabor y 1 Bandera
	V.la Roda	700 h...	1 Batallón
	V.Ferrer	700 h...	1 Batallón
	Menorquín	600 h...	Harkas
Flotilla nº 6.	Escolano	1.500 h...	4 Compañías de Ingenieros
			3 Baterías. Comunicaciones
	Ancorés		400 ganado
	Barceló		Barco-hospital, 330 heridos
	Andalucía		Barco-hospital, 330 heridos
	1 Barco-aljibe de 330 toneladas		
	Jaime II		Para transporte de reservas.

En Melilla se dispone del España nº 5 para el transporte del Batallón de Infantería de Marina y la Unidad de Pontoneros si no es posible utilizar para estos fines el Almirante Lobo.

La Unidad de Aerostación embarcará en el Acorazado Jaime I.

El barco-hospital Andalucía aun cuando marchará al lugar de la operación con la columna Saro, actuará allí como reserva de transporte.

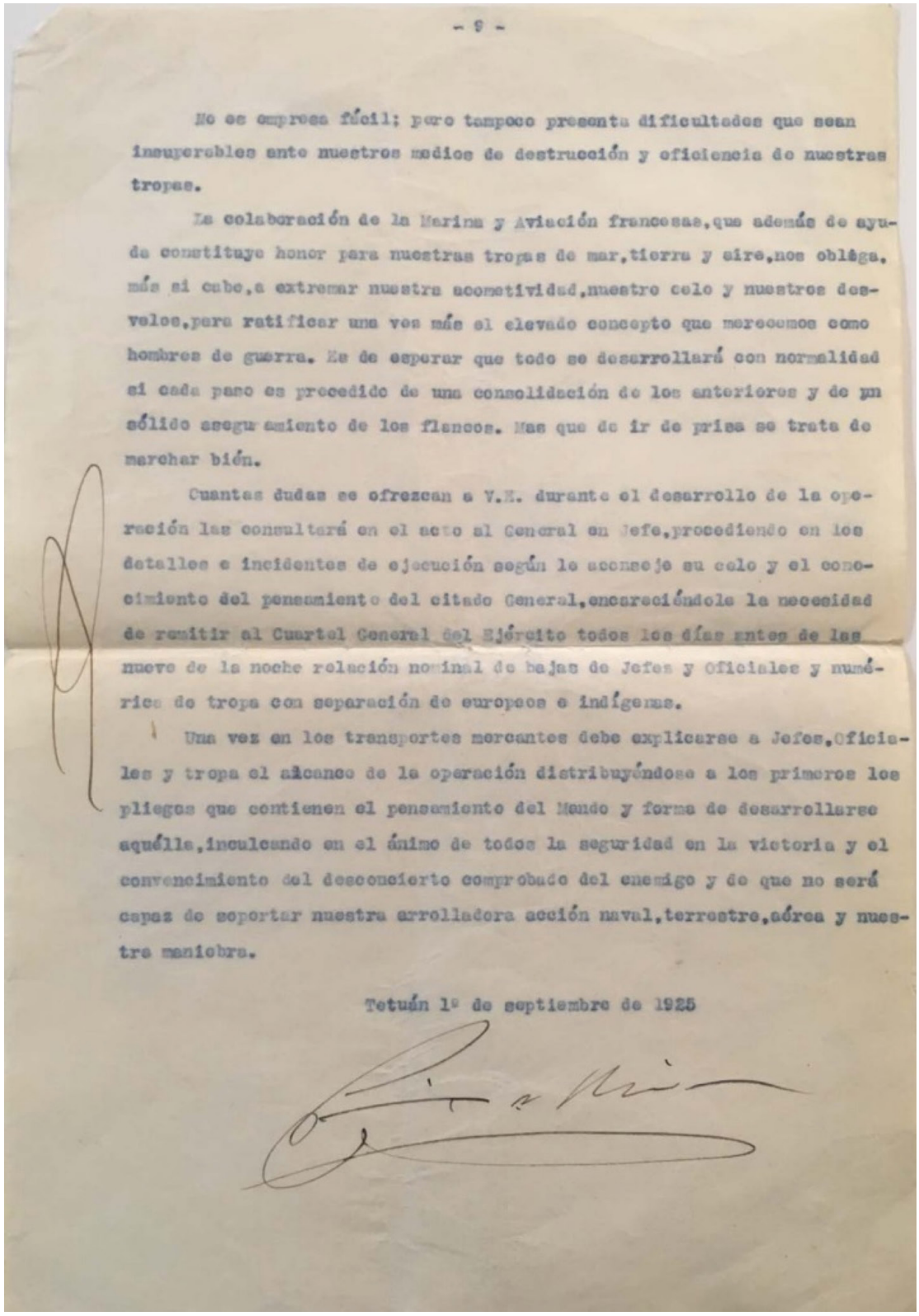
RESERVAS

En cada uno de los territorios de Ceuta y Melilla quedará constituída una reserva de 1.500 hombres aproximadamente, formada en Ceuta por un Tabor de Regulares de Ceuta, otro de Regulares de Larache y un Batallón del Regimiento del Serrallo y en Melilla por un Tabor de Regulares de Alhucemas y los 2 Batallones que V.E. crea conveniente designar.

En la Península estará dispuesta una reserva de 10 Batallones, 3 Grupos de Baterías de obuses de 10'5, un Grupo de Baterías de 7'5 y otro Grupo de Baterías de obuses de 15'5; a estas fuerzas se unirán una Compañía de transporte a lomo y una Ambulancia de Montaña.

PREVENCION GENERAL

La empresa a que con estas operaciones tiene que dar cima la Armada y el Ejército es de importancia suma, y pudiéramos decir que decisiva desde el punto de vista de nuestra actuación en Marruecos, ello sin contar con su trascendencia internacional.



- 9 -

No es empresa fácil; pero tampoco presenta dificultades que sean insuperables ante nuestros medios de destrucción y eficiencia de nuestras tropas.

La colaboración de la Marina y Aviación francesas, que además de ayuda constituye honor para nuestras tropas de mar, tierra y aire, nos obliga, más si cabe, a extremar nuestra acometividad, nuestro celo y nuestros desvelos, para ratificar una vez más el elevado concepto que merecemos como hombres de guerra. He de esperar que todo se desarrollará con normalidad si cada paso es precedido de una consolidación de los anteriores y de un sólido aseguramiento de los flancos. Mas que de ir de prisa se trata de marchar bién.

Cuantas dudas se ofrezcan a V.E. durante el desarrollo de la operación las consultará en el acto al General en Jefe, procediendo en los detalles e incidentes de ejecución según le aconseje su celo y el conocimiento del pensamiento del citado General, encareciéndole la necesidad de remitir al Cuartel General del Ejército todos los días antes de las nueve de la noche relación nominal de bajas de Jefes y Oficiales y numérica de tropa con separación de europeos e indígenas.

Una vez en los transportes mercantes debe explicarse a Jefes, Oficiales y tropa el alcance de la operación distribuyéndose a los primeros los pliegos que contienen el pensamiento del Mando y forma de desarrollarse aquélla, inculcando en el ánimo de todos la seguridad en la victoria y el convencimiento del desconcierto comprobado del enemigo y de que no será capaz de soportar nuestra arrolladora acción naval, terrestre, aérea y nuestra maniobra.

Tetuán 1º de septiembre de 1925

Instrucciones generales para la operación de desembarco en la bahía de Alhucemas, firmadas por el general en jefe Primo de Rivera, Tetuán, 1 de septiembre de 1925 (AGMM, África, Comandancia de Melilla, caja n.º 1334)

2. Orden del general en jefe a las 10:30 de la mañana del 7 de septiembre (transcripción literal del original)

«(Membrete)

EL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO MILITAR

Y GENERAL EN JEFE DEL EJÉRCITO DE OPERACIONES EN ÁFRICA

A bordo del A[coraza]do *Alfonso XIII*

7-9-25 – 10'30 de la mañana

La experimentación ayer de los efectos de un modesto fuego de cañón, ametralladora y fusil, a 3250 metros, sobre este barco; me hace ratificarme más en la absoluta ventaja de hacer la operación de noche, absolutamente de noche, y a favor del cuarto de luna actual, sobre cuyo extremo, como todos los relativos a mi mando, recabo la total responsabilidad.

En su consecuencia, la escuadrilla de Ks [(añadido en línea superior): con sus tropas a bordo] se encontrará antes de las 4 ½ de la mañana formada en dos líneas (una cada columna) la primera a una milla máximo de la playa de la Cebadilla, con intervalos de 15 a 30 metros y la segunda una milla detrás de esta con intervalos de 50 a 100 metros. La primera línea abordará la playa momentos antes de amanecer y [(añadido en línea superior): la columna que lleva desembarcará] y emprenderá enseguida su despliegue y avance, con los objetivos que lleva señalado. La segunda línea irá lanzando Ks a medida que las de la primera línea vayan dejando hueco en la playa, lo que procurarán hacer enseguida. Si el frente de la playa lo permite puede aumentarse la 1ª línea.

Son objetos preferentes de la columna de vanguardia, sorprender las guardias enemigas y apoderarse de los cañones que hay en Morro Viejo [(tachado y corregido en línea superior): Nuevo] aprisionando o matando a sus sirvientes y cubrir [(añadido en línea superior): enseguida] de fuegos de fusil la playa donde ha de verificarse durante todo el día y sucesivos el desembarco de material y el de la columna de Melilla.

La escuadra [(añadido en línea superior): de guerra española] se repartirá los objetivos situandose [(tachado): media (y añadido en línea superior): desde una] milla a occidente del frente del barranco o depresión que limita la playa de la Cebadilla hasta el enlace con la Isla, doblando el Morro Viejo en angulo, cada barco a la distancia [(añadido en línea superior): y en el lugar] que según sus características le señale el Almirante. La escuadra francesa a oriente de la nuestra y de la Isla tendrá por objetivos Adra Zelum y La Rocosa. La Isla hará muy poco o ningun fuego, salvo caso de evidente y claro objetivo, ya que las obras enemigas se ha construido seguramente desenfiladas de ella, El Almirante resolverá [(añadido en línea superior): por sí] y ordenará [(añadido en línea superior): directamente] cualquier modificación [(añadido en línea superior): en la cooperación] de los barcos que su pericia le aconseje

Consumo de municiones, el indispensable, que luego habrá días que las exijan.

Enlaces: muy observados con aviación y con las señales de la columna. Aviación: su [(añadido en línea superior): doble] papel de señalar y bombardear ahorrando bombas.

(Membrete)

EL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO MILITAR

Y GENERAL EN JEFE DEL EJÉRCITO DE OPERACIONES EN ÁFRICA

Servicios de retaguardia. Diligentes para aprovisionar cuanto se pueda la posicion y teniendo en cuenta que es probable se consiga una zona de mar libre de [(añadido en línea superior): todos] fuegos, tanto por las posiciones que ocupe la columna como porque otras las bata la artillería de los barcos, se acercarán cuanto pueda, en lo que acaso esté su mayor protección, principalmente, si se ponen al amparo [(añadido en línea superior): y resguardo] de los acantilados oeste y norte del saliente del Morro. El jefe de estos servicios estudiará hoy los lugares apropiados para situar barcos proximos y desenfilados

El Jefe de la Columna de Vanguardia tiene absoluta iniciativa en la eleccion de posiciones sobre el terreno, marcando su frente [(añadido en línea superior): y] teniendo en cuenta que contará para cubrirlo y necesitará para sus servicios y desenvolvimiento ulterior, la cifra aproximada de 12,000 hombres con su ganado [(añadido en línea superior): y material] correspondiente. La necesidad de contar con agua o lugares que posiblemente la den, y con tierra suelta o arena próxima a su línea de trincheras ha de tenerse en cuenta; y para disponer estas no olvidar que muy posiblemente dentro de tres o cuatro días serán batidas con artillería, aunque no parece contar el enemigo con gruesos calibres.

Para días sucesivos y mientras el tiempo lo permita, el Almirante de la Escuadra regulará el servicio de barcos que debe proteger los aprovisionamientos de fuegos de tierra mientras están en mar; y si algún avance se emprende por tierra se le notificará y explicará para la colaboración de sus barcos.

Conocida la operación y su carácter general, [(añadido en línea superior): el buen espíritu y] las iniciativas suplirán la falta de órdenes, pero quiero insistir en que ninguna operación de desembarco se puede realizar ni sostener sin las dos siguientes condiciones:

— 1.ª Sorpresa. Es decir, no llevarla a cabo en puerto especialmente advertido y preparado y defendido

— 2.ª Mantener libre de fuegos la [(añadido en línea superior): faja de] mar precisa para el ir y venir [(añadido en línea superior): y atraque] de las embarcaciones auxiliares.

(Membrete)

EL PRESIDENTE DEL DIRECTORIO MILITAR

Y GENERAL EN JEFE DEL EJÉRCITO DE OPERACIONES EN ÁFRICA

7 sep[tiem]bre 1925

Día de hoy

Suspendida la operacion hasta mañana para evitar las bajas que hubieran sufrido las tropas de las K al ir en ellas [(añadido en línea superior): a plena luz] en busca de atraque a tierra, lo que hubiera hecho perder moral, pero manteniéndose el mismo plan y lugar porque no hay razon en contra, para sostener el engaño todo el convoy y barcos se situaran en [(añadido y unido a la preposición): frente de] la bahía de Alhucemas, [(añadido en línea superior): con tendencia al oriente de ella], donde los de Guerra, situados convenientemente, y entre 5 y 6 de la tarde y a la órden de sus almirantes haran fuego lento que parezca preparar la operacion para verificarse en la playa de Suani, sin perjuicio de tirar alguno contra el Morro si esta bateria enemiga hace fuego.

El convoy permanecerá a la debida distancia pero enfrentado a la playa de Suani y a la hora precisa para estar antes de las 4 ½ de la mañana del 8 frente a Cebadilla, para realizar cuanto queda prevenido para esta operacion, se pondrá en movimiento en el órden y forma que disponga el Almirante de las Fuerzas de Africa, que se hará cargo [(añadido en línea superior): tanto] del procedente de Tetuan como del de Melilla, pudiendo este constituir la tercera línea o escalon, puesto que no es [(añadido en línea superior): de] columna de vanguardia.

Ratificación del plan o tema para conocimiento de los mandos

Realizar antes de amanecer y con el posible engaño de objetivo y sorpresa de vigilancia, un desembarco en la Cebadilla con el objeto de ocupar y fortificar la península de los Morros para constituir una base de operaciones sobre Beniurriaguel, con Axdir como primer objetivo inmediato.

[sin firma]».

EL PRESIDENTE
DEL
DIRECTORIO MILITAR
Y
GENERAL EN JEFE DEL EJÉRCITO
DE
OPERACIONES EN ÁFRICA

A bordo del Alfonso XIII
7-9-25 – 10'30 de la mañana

La experimentación ayer de los efectos de un nuevo tipo de cañón, montado en trasladora, fijo, a 3250 metros, sobre este barco, me hace ratificarme más en la absoluta ventaja de hacer la operación de noche, absolutamente de noche, y a favor del cuarto de luna actual, sobre cuyo extremo, como todos los relativos a su mando, recabo la total responsabilidad.

En su consecuencia, la escuadrilla de K[illegible] con sus tropas a bordo se encontrará ante [illegible] de la mañana formada en dos líneas (una cada columna) la primera a una milla máximo de la playa de la Cebadilla, con intervalos de 15 a 20 metros y la segunda una milla detrás de esta con intervalos de 50 a 100 metros. La primera línea abordará la playa momento antes de amanecer y emprenderá seguida su despliegue y avance con los objetivos que lleva señalados. La segunda línea irá salvando K[illegible] a medida que las de la primera línea vayan dejando hueco en la playa y lo que procurarán hacer inseguida. Si el fuego [illegible] la 1ª línea [illegible] aumentará

Son objetos preferentes de la columna vanguardia, sorprender las guardias enemigas y apoderarse de los cañones que hay en Uboa Viejo, apuntando a [illegible] a sus asientos y cubrir de fuegos de [illegible] sil la playa donde ha de verificarse durante todo el día y sucesivos el desembarco de material y el de la columna de Melilla española.

La escuadra de guerra española repartirá los objetivos desde una milla a occidente del frente del barranco o depresión que limita la playa de la Cebadilla hasta el enlace con la Isla, doblando el Uboa Viejo en el ángulo y cada barco a la distancia que según sus características le señale el Almirante.

La escuadra francesa a oriente que la nuestra, de la Isla tendrá por objetivos Nord Zelmi y la Rocosa. La Isla hará un poco de ningún fuego, salvo caso de evidente y claro objetivo, ya que las obras enemigas se han construido seguramente desembarcadas de allí. El Almirante resolverá directamente por la corporación ordenará cualquier modificación de los barcos que su pericia le aconseje.

Convenimos de municiones el indispensable, que luego habrá días que les exijan.

Enlaces: muy observados con aviación y con las señales de la columna. Su papel de señalar y bombardear, alcanzando trombas.

EL PRESIDENTE
DEL
DIRECTORIO MILITAR
Y
GENERAL EN JEFE DEL EJÉRCITO
DE
OPERACIONES EN ÁFRICA

servicios de retaguardia diligentes para aprovisionar cuanto se pueda la posición y teniendo en cuenta que es probable se consiga una zona de mar libre de fuego, tanto por las posiciones que ocupe la columna como porque otras las bata la artillería de los barcos, se acercarán cuanto puedan, en lo que ahora esté en mayor protección principalmente si se pueden al amparo de los acantilados oeste y norte del saliente del Mono. El jefe de estos servicios estudiará hoy los lugares apropiados para situar barcos próximos y desenfilados.

El jefe de la columna de vanguardia tiene absoluta iniciativa en la elección de posiciones sobre el terreno, marcando su frente teniendo en cuenta que contará para cubrirlo y necesitará para sus servicios y desenvolvimiento ulterior, la ligera de unos 12,000 hombres con su ganado y material correspondiente. La necesidad de contar con agua o lugares que posiblemente la den, y con tierra suelta o arena próxima a su línea de trincheras, ha de tenerse en cuenta y para disponer estas no olvidar que

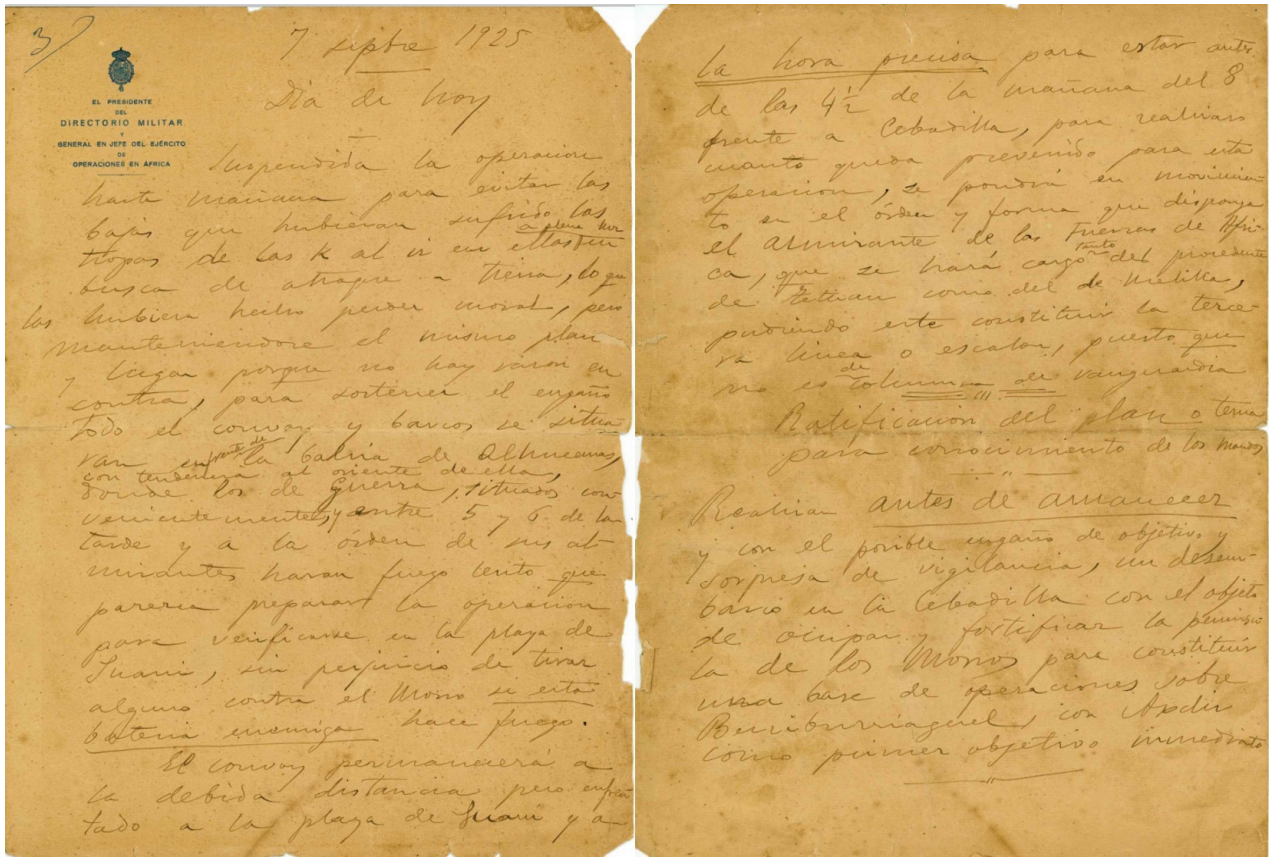
posiblemente dentro de tres o cuatro días serán batidas con artillería, aunque no parece contar el enemigo con grueso calibre.

Para dos sucesivos y mientras el tiempo lo permita, el Almirante de la Escuadra regulará el servicio de barcos que se han de proteger los aprovisionamientos de tierra, los de tierra mientras estén en mar, y si alguna avance se emprende por tierra se le notificará y explicará para la colaboración de sus barcos.

Conocida la operación y su carácter general el buen espíritu de la iniciativa suplirán la falta de órdenes; pero quiero insistir en que ninguna operación de desembarco se puede realizar ni sostener sin las dos siguientes condiciones.

1ª Sorpresa. Se debe no llevarla a cabo en punto especialmente advertido y preparado y dependido.

2ª Mantener libre de fuegos la costa de tierra para el ir y venir de las embarcaciones auxiliares.



EL PRESIDENTE
DEL
DIRECTORIO MILITAR
Y
GENERAL EN JEFE DEL EJÉRCITO
DE
OPERACIONES EN ÁFRICA

3/

7 Sbre 1925

Día de hoy

Suspendida la operación hasta mañana para evitar las bajas que hubieran sufrido las tropas de las 4 a las 11 en ellas en busca de ataque a tierra, lo que las hubiera hecho perder moral, pero manteniendo el mismo plan y hacer porque no hay viento en contra, para sostener el engaño todo el convoy y barcos se sitúan en la Bahía de Alhucemas con tendencia al oriente de ella, donde los de Guerra, situados convenientemente y entre 5 y 6 de la tarde y a la orden de sus almirantes harán fuego lento que parezca preparar la operación para verificarse en la playa de Suani, sin perjuicio de tirar alguno contra el Moro si este hostiga hace fuego.

El convoy permanecerá a la debida distancia pero enfilado a la playa de Suani y a la hora precisa para estar antes de las 4½ de la mañana del 8 frente a Cebadilla, para realizar cuanto quede prevenido para esta operación, se pondrá en movimiento en el orden y forma que disponga el almirante de las fuerzas de Africa, que se hará cargo tanto del procedente de Tetuan como del de Melilla, pudiendo este constituir la tercera línea o escalon, puesto que no es columna de vanguardia

Ratificación del plan o tema para conocimiento de los mandos

Realizar antes de amanecer y con el posible engaño de objetivo y sorpresa de vigilancia, un desembarco en la Cebadilla con el objeto de ocupar y fortificar la península de los Morros para constituir una base de operaciones sobre Beni Buifrag el con Axdir como primer objetivo inmediato

Orden del presidente del Directorio Militar y general en jefe del Ejército de Operaciones en África, a bordo del acorazado *Alfonso XIII*, el 7 de septiembre de 1925, a las 10:30 de la mañana (AHAJSE)

3. Salidas aéreas del 6 de septiembre al 2 de octubre. Tipos de armamento aéreo y explosivos

SERVICIO DE AVIACIÓN MILITAR. ZONA ORIENTAL DEL PROTECTORADO. 6 SEPTIEMBRE–2 OCTUBRE. MELILLA[2]										
Fechas	Aparatos			Vuelos de reconocimiento y bombardeo		Bombas y proyectiles de ametralladora consumidos			Fotos aéreas	Observaciones meteorológicas
	Terrestres	Hidroaviones	N.º total	Horas	Minutos	Bombas	Peso en kg	Proyectiles		
6 SEP	7	2	9	21	37	24	251			Buen tiempo
7	29	4	33	60	16	172	3250			*Idem*
8	35	5	40	127	54	1390	24 570	1100	9	*Idem*
9	25	3	28	69	29	841	3610			*Idem*
10	6	1	7	7	32	18	186			*Idem*
11	7	1	8	6	27	25	250		4	*Idem*
12	12	2	14	14	54	144	2520		1	Buen tiempo. Marejada[3]
13	21	2	23	34	38	204	3210		7	Nubes bajas. Marejada
14	13	2	15	42	28	141	2820		31	Buen tiempo. Marejada
15	4	4	8	6	44	170	3720		6	*Idem*

[2] AHEA. Jefatura Superior de las Fuerzas Militares de Marruecos. Campaña 1925-1926. Alhucemas. Leg. 1, carpeta 1. Aviación Militar. Escuadra Aérea de Marruecos. Zona Oriental. Estado comprensivo de los aviones que volaron entre los días 9 de septiembre y 2 de octubre de 1925 en acción de reconocimiento y bombardeo, horas de vuelo, bombas que arrojaron... *Informe del jefe del Grupo Encargado del Despacho Antonio Serrano*, Melilla, 19 de enero de 1927.

[3] Cuando se indica «marejada» en el cuadro (días 12, 13, 14, 17 y 23 de septiembre), esta impide amarar los hidros en la bahía de Alhucemas.

SERVICIO DE AVIACIÓN MILITAR. ZONA ORIENTAL DEL PROTECTORADO. 6 SEPTIEMBRE–2 OCTUBRE. MELILLA										
Fechas	Aparatos			Vuelos de reconocimiento y bombardeo		Bombas y proyectiles de ametralladora consumidos			Fotos aéreas	Observaciones meteorológicas
	Terrestres	Hidroaviones	N.º total	Horas	Minutos	Bombas	Peso en kg	Proyectiles		
16 de septiembre de 1925, nubes bajas impiden los servicios aéreos										
17	13	2	15	25	16	174	2480			Nubes. Marejada
18	8	4	12	14	18	208	3786		8	Nubes bajas sobre Alhucemas
19	17	9	26	24	14	171	4160		5	Buen tiempo
20	22	9	31	68	46	139	3300		10	Nubes bajas por Alhucemas
21	30	11	41	78	35	350	13 930	1250	13	Buen tiempo
22	30	9	39	84	24	696	12 590		32	*Idem*
23	42	11	53	128	16	1133	20 000	2000	12	Marejada
24	9	6	15	20	33	334	7604		9	Buen tiempo
25/27 de septiembre de 1925, un fuerte temporal de agua y viento impide efectuar servicios aéreos										
28	3	6	0	11	24	258	5060		5	*Idem*
29	28	6	34	65	30	577	1840	1500	8	*Idem*
30	47	12	59	185	45	1721	30 900	1800	18	*Idem*
1 OCT	33	7	40	134	33	1372	25 690	1650	17	*Idem*
2	11	4	15	52	58	297	5940		17	*Idem*

Tipos de Armamento Aéreo

Explosivo

Tipo	Explosivo	Peso	Objetivos tácticos
A 1	Trilita	10 kg	
A 2	Amatol	50 kg	
A 3	*Idem*	100 kg	
A 4	*Idem*	6 kg	

Incendiario

Tipo	Incendiario	Peso	Objetivo: incendio de cosechas y poblaciones
B 1	Gasolina	7 kg	
B 2	Fósforo	1 kg	Modelo Laffite, peligrosas. Muy vulnerables a disparos de fusil
B 3	Termita	1 kg	

Armamento tóxico, especial o Material C

Tipo	Llamado comúnmente iperita o gas mostaza (cloro etilaminas en estado líquido). La iperita representa un 25 % del peso de la bomba. Ebullición a 217.° C	
C 1	Iperita (cloro etilamina)	50 kg
C 2	Iperita	10 kg
C 3	Fosgeno	26 kg
C 4	Cloropicrina	10 kg
C 5	Iperita	20 kg (6,5 kg de iperita)

4. Documentos y fuentes documentales seleccionados

Documentos

Son innumerables los documentos relativos a este hecho conservados en los archivos españoles tanto civiles como militares.

Las fechas de la documentación que aquí se incluye abarcan exclusivamente el desembarco militar del 8 de septiembre de 1925 hasta su finalización a últimos de octubre del mismo año con la caída de Axdir (Cuartel General de Abd el-Krim).

Los principales documentos del desembarco se encuentran en los siguientes centros:

- Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Ejército (ACEG)

  Principal referente de la cartografía del norte de Marruecos.

- Archivo General Militar de Madrid (AGMM)

  Alberga el grueso de los documentos para investigar todos los proyectos de desembarco en Alhucemas.

- Archivo General Militar de Segovia (AGMS)

  Custodia todos los expedientes de los principales militares que fueron protagonistas de alguno de los planeamientos para desembarcar. El único expediente que no se encuentra allí y que no se ha hallado en ningún otro sitio es el de Francisco Gómez-Jordana.

- Archivo Histórico de la Armada (AHA) con sus dos sedes (Álvaro de Bazán [AB] y Juan Sebastián de Elcano [JSE])

  Partes de campaña de los buques de guerra de la Escuadra de Instrucción que participaron en el desembarco: los acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I*, y el portahidroaviones *Dédalo*.

- Archivo General de la Administración (AGA)

  Custodia el Proyecto General de desembarco en Alhucemas presentado por el general Gómez-Jordana y aprobado por el Directorio Militar. También conserva la correspondencia telegráfica entre los ministros de Estado y Guerra al alto comisario de España en Marruecos y al comandante general de Melilla sobre los preparativos del desembarco, así como la correspondencia telegráfica entre el presidente del Directorio Militar y el embajador de España en Suiza sobre el envío de misiones sanitarias al Rif.

- Archivo General de Palacio (AGP)

  Conserva las comunicaciones telegráficas, así como los asuntos militares y de Marruecos del reinado de Alfonso XIII y sus diarios.

- Biblioteca de la Escuela de Guerra del Ejército (BEGE)

  Custodia las memorias de los militares de Estado Mayor.

- Biblioteca Nacional de España (BNE). Colección García Figueras.

  Compuesta por libros, folletos, manuscritos, dibujos y grabados, fotografías, mapas y postales relativas al Protectorado de España en Marruecos.

Fuentes documentales seleccionadas

La inclusión de todas las referencias documentales primarias conservadas en torno a este hecho es una tarea que se escapa a los límites de este trabajo, de carácter divulgativo. Por tanto, a continuación, se incluye una selección ordenada según los centros que conservan los documentos.

- Archivo General Militar de Madrid (AGMM)
  - Desembarco de Alhucemas (AGMM, África, leg. 65, carpeta 2)

    Detalle de la composición de las fuerzas terrestres del desembarco.
  - Desembarco de Alhucemas (AGMM, África, leg. 420, carpeta 9)

    Extracto de la organización de columnas y servicios de las mismas para la operación del desembarco.
  - Desembarco de Alhucemas: columna del desembarco (AGMM, leg. 451, carpeta 1)
    - Antecedentes del desembarco y ocupación de la playa de la Cebadilla y Morro Nuevo por la columna del general Saro el 8 de septiembre.
    - Estadística de la composición de la columna.
  - Desembarco de Alhucemas: columna del desembarco (AGMM, leg. 451, carpeta 2)
    - Partes de la columna del 9 al 29 de septiembre.
    - Felicitaciones por el éxito de las operaciones y sobre ascensos del personal de la división de desembarco del general Sanjurjo.
    - Relaciones de bajas humanas y pérdidas materiales relacionadas con la operación efectuada el 23 de septiembre, con la ocupación de las posiciones de Yebel-Malmusi, Cuernos de Xauen, Morro Viejo y Malmusi Bajo.
  - Desembarco de Alhucemas: destinos (AGMM, África, leg. 428, carpeta 1)

    Designación de destinos con motivo de las operaciones militares en Alhucemas para jefes y oficiales de Infantería, Artillería, Ingenieros y Sanidad.
  - Desembarco de Alhucemas: diarios de operaciones (AGMM. África, leg. 428, carpeta 1)
    - Minutas manuscritas del marqués de Estella.
    - Orden sobre ataque a Malmusi.
  - Desembarco de Alhucemas: operaciones de preparación (AGMM, África, leg. 449, carpeta 9)
    - Proyectos, normas e instrucciones preparatorias del desembarco:
      - Servicios de Aviación.
      - Órdenes y oficios cursados con la Compañía Transmediterránea.
      - Sobre los convoyes marítimos preparativos.

» Sobre las columnas que han de operar.

» Instrucciones del general en jefe para la operación del desembarco.

» Telegramas dirigidos al general en jefe dando cuenta de la situación de las fuerzas del general Fernández Pérez en los barcos y salida del puerto.

» Oficios y telegramas dirigidos al general en jefe consultando datos relativos al desembarco.

º Desembarco de Alhucemas: operaciones del Cuartel General de la División Sanjurjo (AGMM, África, leg. 449, carpeta 10)

— Asuntos de tropas de ingenieros afectas al mencionado Cuartel General.

— Órdenes para el emplazamiento del cuartel general de la división.

— Órdenes sobre barcazas requisadas con motivo del desembarco.

— Órdenes sobre evacuación de heridos y enfermos de la columna de desembarco en el mes de septiembre.

— Claves para las columnas de la división.

— Datos sobre periodistas corresponsales de prensa.

— Sobre la censura de noticias procedentes de aquel sector.

— Créditos para obras en la playa de la Cebadilla.

— Asuntos y servicios de la Aviación.

— Petición de escribientes para la división y columnas del desembarco.

— Órdenes y oficios relativos a la cooperación de la escuadra, barcazas y vapores de la Transmediterránea y pequeñas embarcaciones requisadas con motivo del desembarco de la división.

º Desembarco de Alhucemas: operaciones de la columna del desembarco (AGMM, África, leg. 448, carpeta 1)

— Servicios de Artillería que intervinieron en el desembarco.

— Oficios y notas de los servicios de Ingenieros que intervinieron en el desembarco.

— Oficios, telegramas y notas de los servicios de Intendencia que intervinieron en el desembarco.

º Desembarco de Alhucemas: operaciones de la columna del general Fernández Pérez (AGMM, África, leg. 448, carpeta 2)

— Documentación referida a la concentración en Melilla de la columna del general Fernández Pérez.

— Composición de la columna en Melilla, de los jefes y oficiales que pasan agregados a dicha columna.

— Órdenes al jefe de transportes para la impedimenta de la columna.

— Código de señales, cartuchos y lienzos para orientar a la Aviación.

— Sección de enlaces y códigos a utilizar para el enlace entre las fuerzas de tierra, mar y aire.

— Panorámica de Alhucemas entregada a los jefes de las fuerzas de la columna.

— Órdenes de embarque a la Artillería de la columna.
— Sobre el personal de tropa voluntario para ir a las operaciones.
— Telegramas y oficios sobre las barcazas que han de transportar personal e impedimenta de la columna.
— Órdenes relativas a las distintas fuerzas: Infantería, Sanidad militar, etc.
— Órdenes de los jefes de la columna de desembarco con fechas en los meses de septiembre y octubre.

º Desembarco de Alhucemas: operaciones de la columna del general Saro (AGMM, África, leg. 449, carpeta 1)
— Documentación referente a la operación efectuada por la columna del general Saro en el desembarco del 8 de septiembre para ocupar Morro Nuevo.
— Composición de la Columna Ceuta-Tetuán del general Saro.
— Planes, proyectos y órdenes cursadas durante el estacionamiento de las fuerzas en la Cebadilla y preparatorios de nuevos avances.
— Documentación reservada sobre la gestión política de la columna durante el mes de septiembre en Morro Nuevo.
— Material de desembarco de la columna: sanidad, armamento, municiones.
— Suministros.

º Diarios de operaciones de los Cuerpos del Ejército de Melilla, incluidas las fuerzas expedicionarias llegadas para tomar parte del desembarco de Alhucemas (AGMM, África, leg. 429, carpeta 2)

º Operaciones en Alhucemas: agresiones, tiroteos y emboscadas en Alhucemas (AGMM, África, leg. 420, carpeta 2).
Informes, partes y notas de combates tanto del enemigo como de las fuerzas españolas.

º Operaciones en Alhucemas: brigada del general Fernández Pérez (AGMM, África, leg. 449, carpeta 10)
— Escritos y órdenes sobre operaciones correspondientes a dicha brigada.
— Relación de municiones consumidas.
— Relaciones de armamento y material.

º Operaciones en Alhucemas: brigada del general Fernández Pérez (AGMM, África, leg. 449, carpeta 11)
— Documentación referente al cañoneo enemigo sobre los puntos de Morro Nuevo, singularmente contra la Casa del Cañón el 19 de septiembre.
— Documentación sobre cañoneo enemigo del 22 de septiembre.
— Partes e informes para la ocupación de Morro Viejo y Malmusi Bajo el 23 de septiembre.
— Partes de la operación efectuada para la ocupación de Taramara, Buyibar bajo, monte Cónico y Yebel Seddun el 30 de septiembre.

- Operaciones en Alhucemas: columnas de los generales Fernández Pérez y Saro (AGMM, África, leg. 451, carpeta 4)

  Documentación con antecedentes, estados demostrativos, pormenores, croquis y planos de la operación desarrollada por ambas columnas del desembarco y que dio por resultado la ocupación del monte Palomas, Taramara, Sedum y Buyibar Bajo el 30 de septiembre.

- Operaciones en Alhucemas desarrolladas durante el mes de octubre (AGMM, África, leg. 451)
  - Carpeta 11: documentación referente a la operación efectuada el 1 de octubre y que dio por resultado la ocupación de Amekrán y Adrar Sed-dun.
  - Carpeta 12: documentación referente a la operación efectuada el 2 de octubre para conseguir la ocupación de la Rocosa y razia efectuada en la llanura de Axdir.
  - Carpeta 14: documentación referente a los ataques del enemigo el 3 de octubre contra el sector Borras-Axdir en su línea avanzada.
  - Carpeta 15: documentación sobre las operaciones efectuadas el 13 de octubre para la rectificación del frente del sector de Amekrán.
  - Carpeta 16: documentación sobre las operaciones efectuadas los días 22 y 23 de octubre para la rectificación del frente de Malmusi.

- Archivo Histórico de la Armada (AHA)
  - Desembarco de Alhucemas: operación de desembarco (AHA AB 07634/115)

    Comunicación enviada al capitán general del Ejército de África por el comandante de las fuerzas navales destinadas a Alhucemas, donde muestra la necesidad de coordinar un plan de operaciones para el desembarco.

  - Desembarco de Alhucemas: partes de campaña del acorazado *Alfonso XIII* y del *Jaime I* (AHA, AB 7634)
    - Lanzamiento de barcazas sobre la playa.
    - Ataques de los buques de la escuadra.
    - Partes del comandante del acorazado *Alfonso XIII* (AHA AB 07634 / 160).
  - Desembarco de Alhucemas: diarios de operaciones (AHA AB SIN CLASIFICAR/004)

    Diarios de operaciones del Batallón Expedicionario relativos a las operaciones realizadas en Alhucemas.

  - Desembarco de Alhucemas: partes de campaña
    - Partes remitidos por el comandante del crucero *Blas de Lezo* (AHA AB 07634/149).
    - Partes remitidos por el comandante del crucero *Méndez Núñez* desde Alhucemas (AHA AB 07634/150).
    - Partes del comandante del destructor *Juan Lazaga* (AHA AB 07634/155).
    - Partes del comandante del portaviones *Dédalo* (AHA AB 07634/157).
    - Partes del comandante del acorazado *Jaime I* (AHA AB 07634/158).

- Desembarco de Alhucemas: parte de bombardeo (AHA AB 07634/159)

  Documentos relativos al bombardeo naval producido en la bahía de Alhucemas como respuesta al fuego enemigo.

- Desembarco de Alhucemas: parte de campaña de las navegaciones efectuadas desde el día 18 al 25 de octubre (AHA AB 07634/188)

  Parte del comandante del crucero *Méndez Núñez*.

- Desembarco de Alhucemas: propuestas de recompensas

  Formuladas por el comandante general de la escuadra a favor de generales y jefes del Ejército por las operaciones en Alhucemas (AHA AB-04553/045).

- Recompensas al personal de la escuadra por las operaciones en Marruecos, especialmente el Alhucemas (AHA AB 04552/060)

• Archivo General de la Administración (AGA)

- Correspondencia telegráfica entre los ministros de Estado y Guerra al Alto Comisariado de España en Marruecos y al comandante general de Melilla sobre los preparativos del desembarco de Alhucemas (AGA, Presidencia de Gobierno: Dirección General de Marruecos y Colonias, caja 81/09985, exp. 1)

- Desembarco de Alhucemas: proyecto general del desembarco presentado por el general Gómez-Jordana y aprobado por el Directorio en 1925 (AGA, África, caja M7 81/9985, exp. 3)
  - Ejecución de las operaciones de desembarco y ocupación de la bahía de Alhucemas.
  - Partes oficiales.
  - Notas a la prensa.
  - Telegramas y conferencias entre las distintas autoridades civiles y militares.

- Desembarco de Alhucemas: preparación de las operaciones del embarque de tropas y pertrechos el 5 de septiembre (AGA, Cuartel General del general en jefe. Sección operaciones. África, caja M7-81/9985)

- Desembarco de Alhucemas: detalle de la composición de los buques de guerra (AGA, África, caja M7 81/9985, exp. 3)
  - Barcazas K, cruceros, cañoneros, remolcadores, torpederos.
  - Acorazados: *Alfonso XIII* y *Jaime I.*
  - Cruceros: *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo.*
  - Destructores: *Alseda*, *Velasco* y *Lazaga*.
  - Portahidroaviones: *Dédalo*.

- Desembarco de Alhucemas: informe sobre las fuerzas aéreas y la Aeronáutica naval (AGA, África, caja M10-81/9988)
  - Aviones *Bristol.*
  - Aviones *Breguet.*

— Aviones *Fokker.*

— Caza *Nieuport.*

— Hidroaviones *Dornier Wal.*

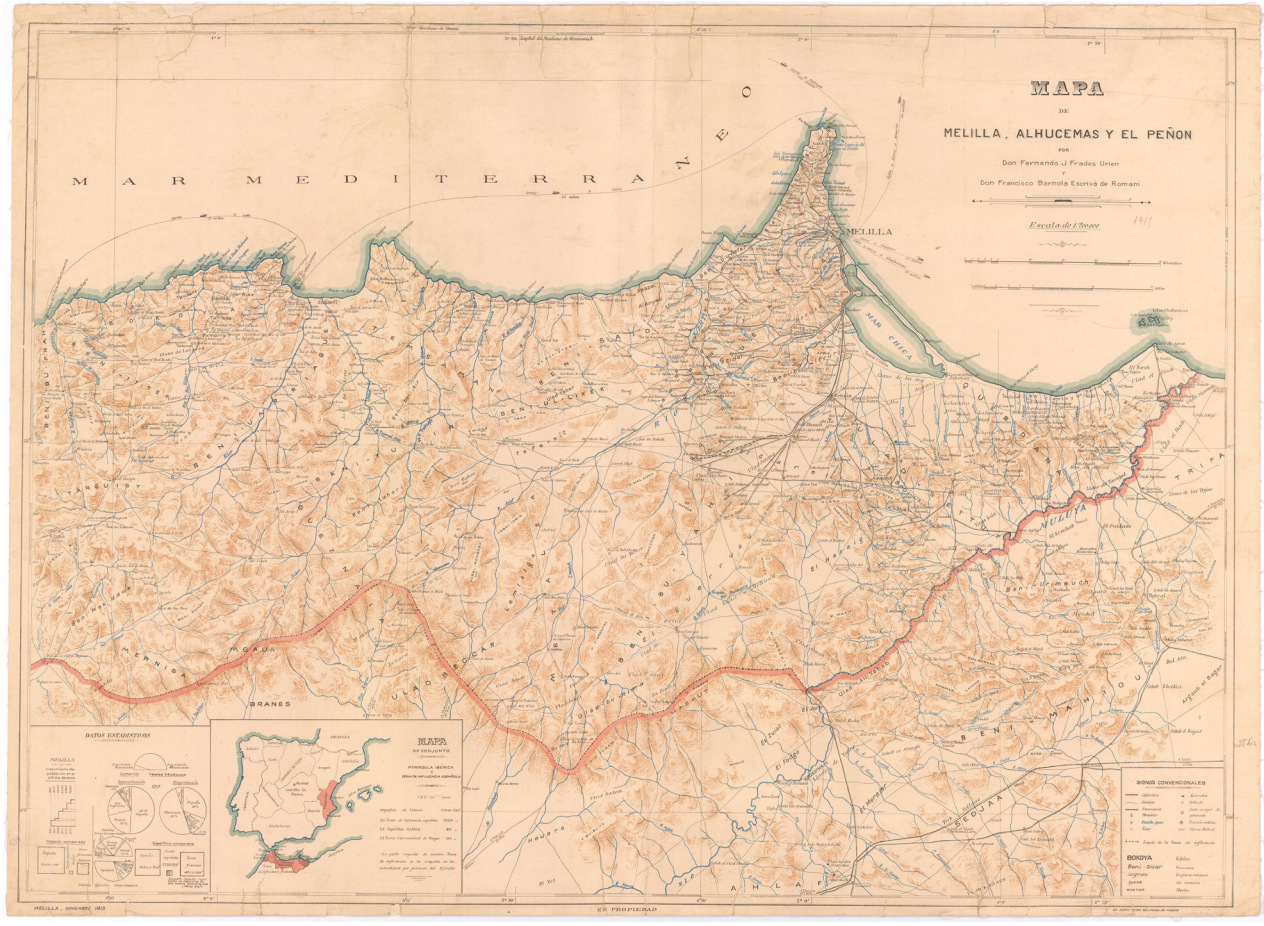
º Desembarco de Alhucemas: ejecución de las operaciones de desembarco en las playas de la Cebadilla, Ixdain y punta de los Frailes. Ocupación de la bahía de Alhucemas (AGA, África, caja M7 81/9985, exp. 3)

- Archivo General de Palacio (AGP)

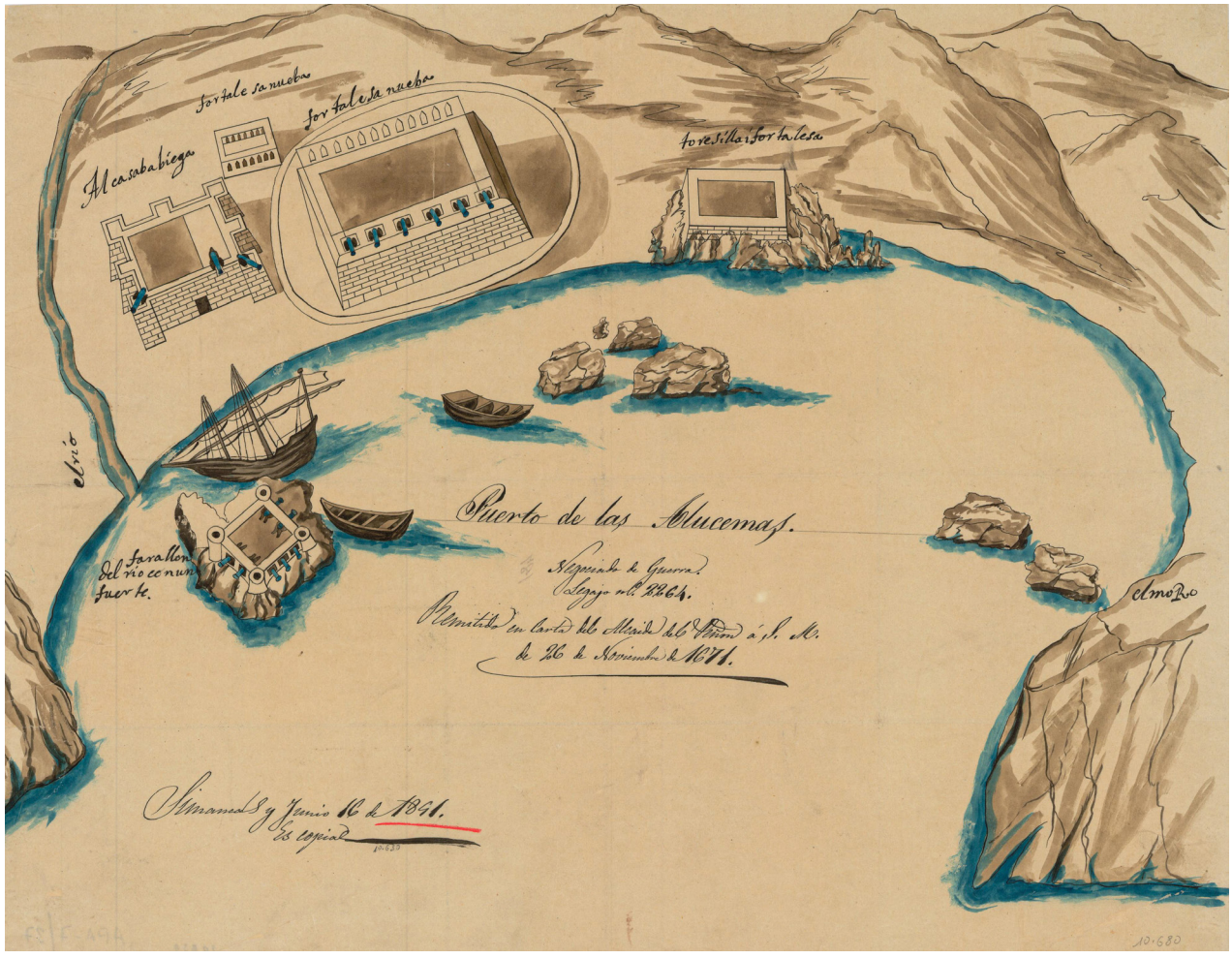
º Noticias del campo rifeño, planes y elementos de Abd el-Krim (AGP, Sección Reinados, Fondo Alfonso XIII, caja 12958, exp. 3)

ANEXO II

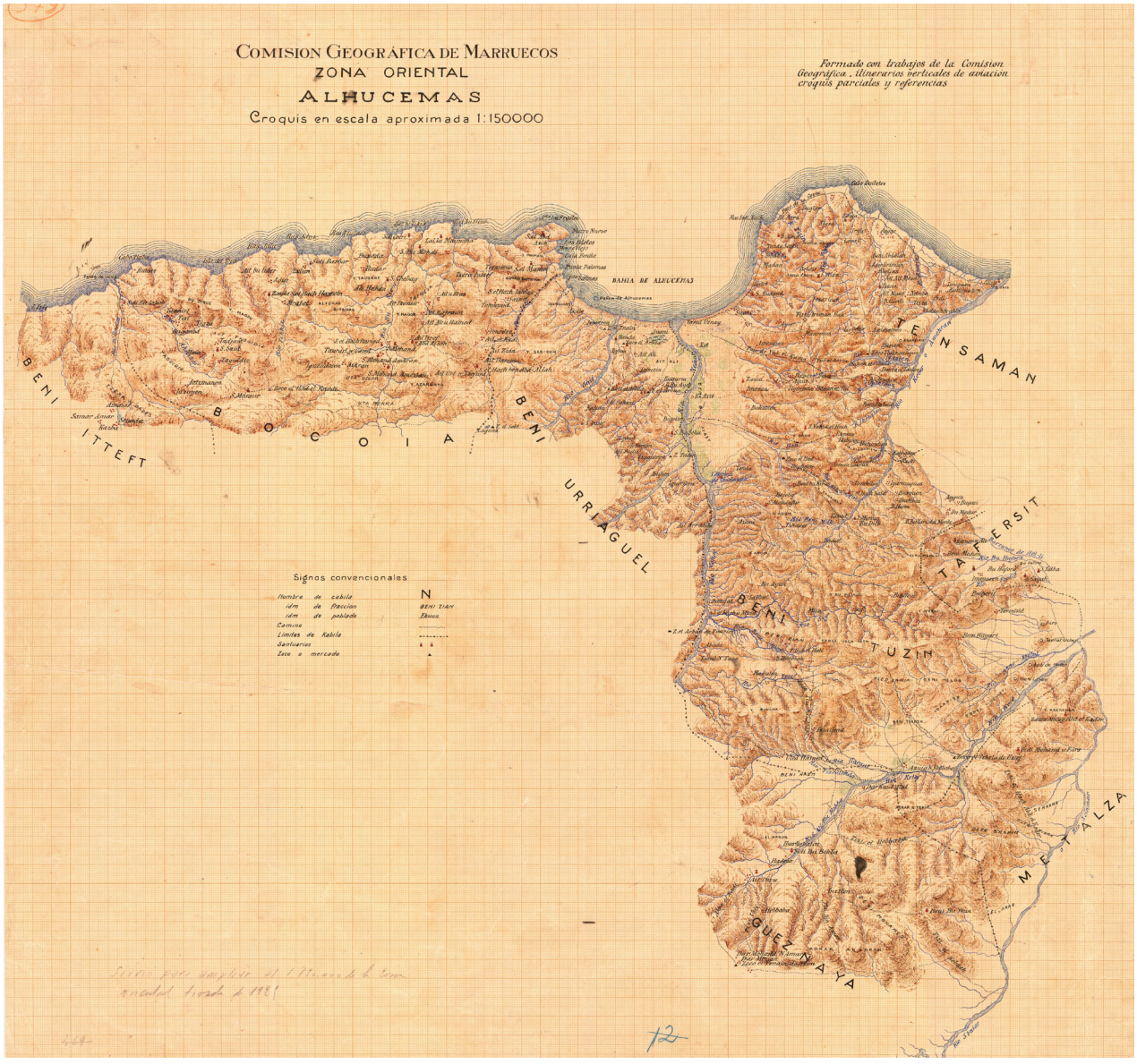
Álbum cartográfico y fotográfico



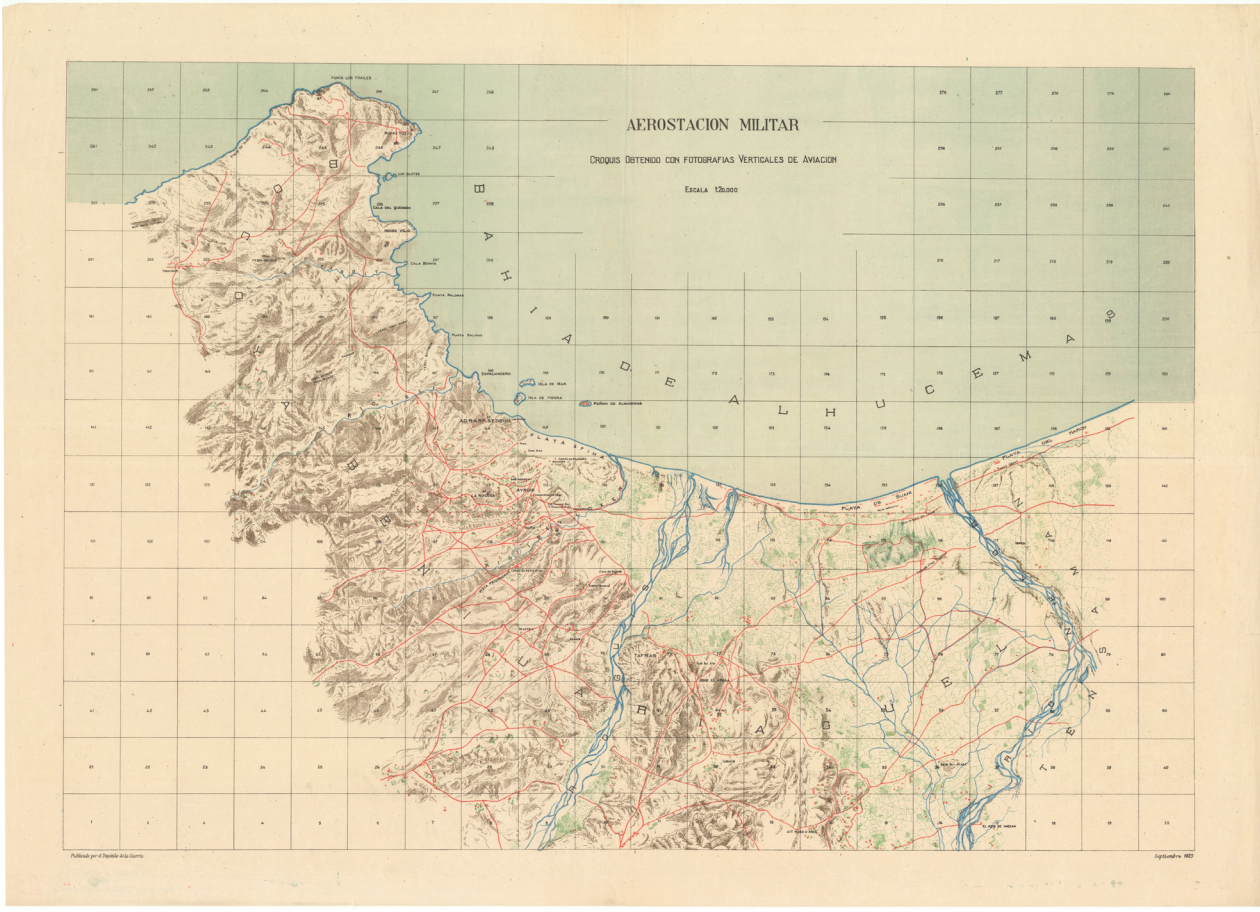
Mapa de Melilla, Alhucemas y el Peñón por Francisco J. Frades Urien y Francisco Barnola y Escrivá de Romani. Escala 1:200 000. Madrid: Lit. Mateu, 1915. 1 mapa: lit., col., montado en tela, 69 x 66 cm (CEGE. Ubicación: AR. Signatura: MAR-C.24-288. Disponible en BVD)



Puerto de las Alhucemas, José Aparici. Sin escala. 16 de junio de 1851. 1 mapa: ms., col.; 38 x 48 cm.
Presenta fortificaciones y sus alrededores. Manuscrito fechado en Simancas.
A plumilla en tinta negra y coloreado en azul y marrón. Es copia del original de 1671
(AGMM. Ubicación: PL. Signatura: APA-7-37. Disponible en BVD)



Alhucemas: Zona Oriental, Comisión Geográfica de Marruecos. Escala aproximada 1:150 000. (1924?).
1 mapa: ms., col., en papel milimetrado; 57 x 61 cm. En el ángulo superior derecho: «Formado con trabajos de la Comisión Geográfica, itinerarios verticales de aviación, croquis parciales y referencias».
Manuscrito a plumilla en tintas azul, negra, sepia y carmín
(CEGE. Ubicación: AR. Signatura: MAR C.23-281. Disponible en BVD)



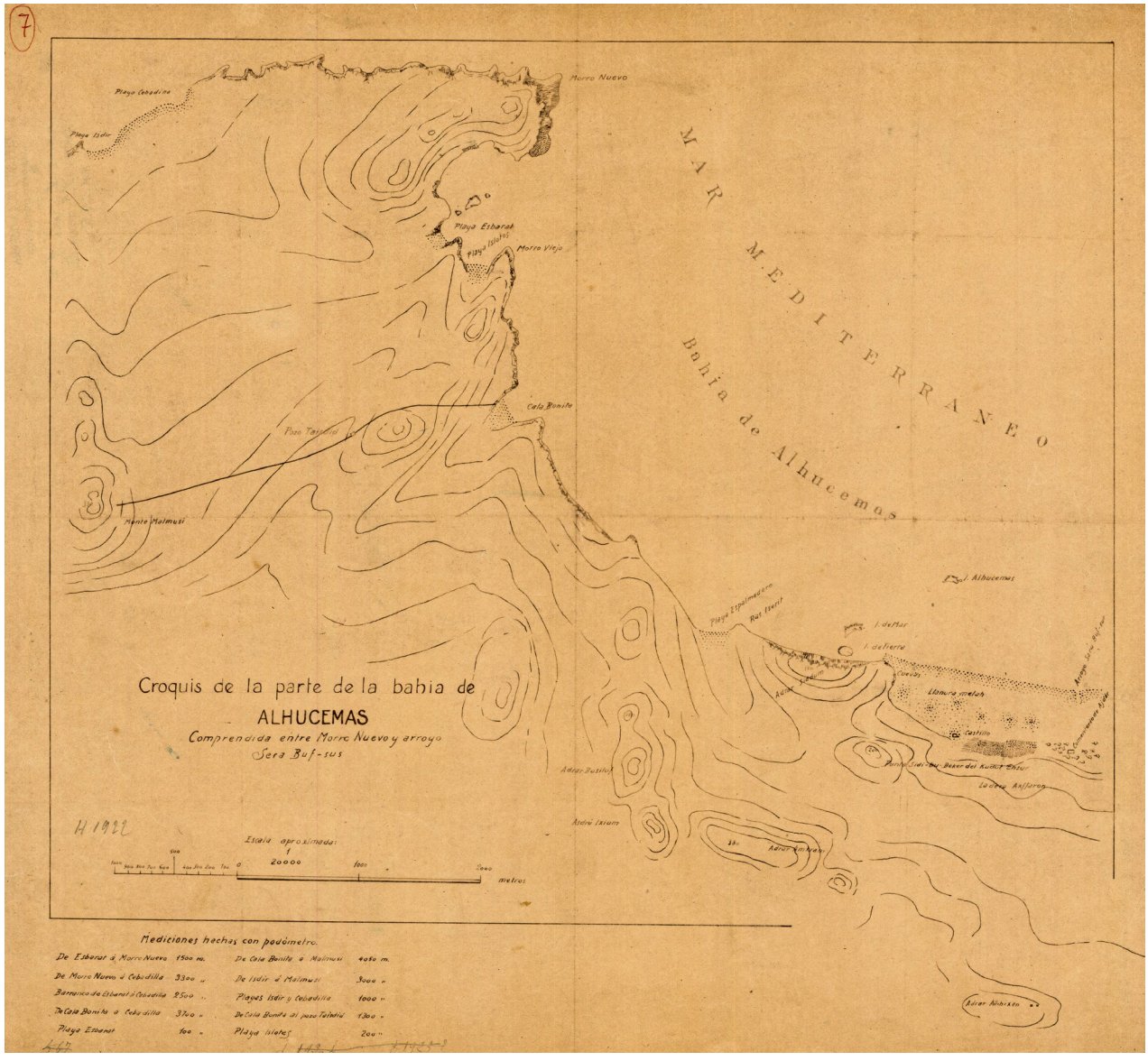
Croquis de la bahía de Alhucemas, Aerostación Militar. Croquis obtenido por fotografías verticales de aviación. Escala 1:20 000 (Madrid). Depósito de la Guerra, 1925.
1 mapa: col., montado en tela; 72 x 102 cm, pleg. en 24,5 x 18 cm + 1 carpeta
(CEGE. Ubicación: AR. Signatura: MAR C.20 242. Disponible en BVD)



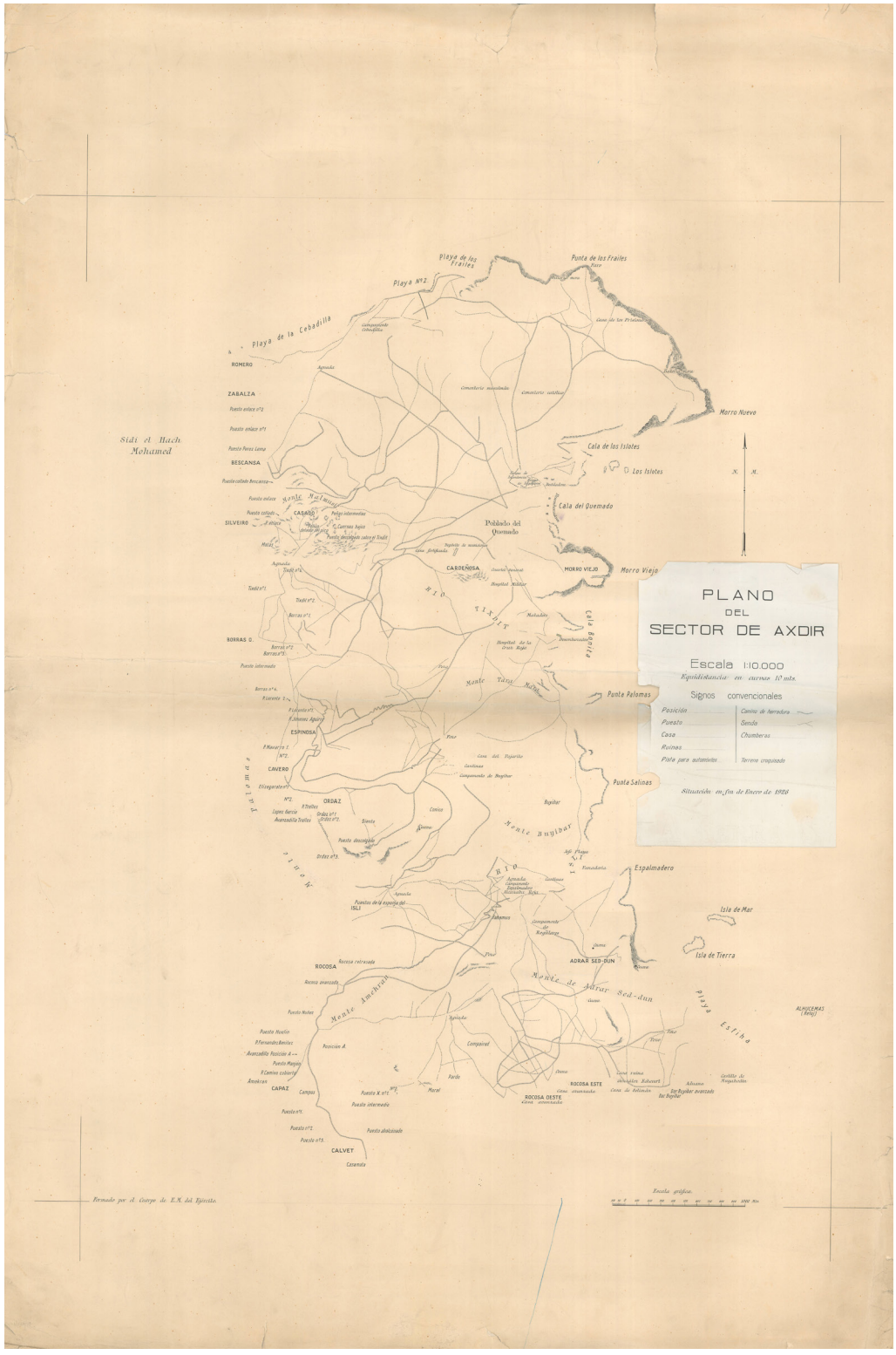
Bahía de Alhucemas y su unión a los ríos Kert y Amekran: croquis de Aviación militar. España. Ministerio de la Guerra. Servicio de Aviación Militar. Escala 1:25 000. 1925. 1 mapa en 6 h: lit., col.; en h. de 61 x 98 cm
(CEGE. Ubicación: AR. Signatura: MAR-C.20-241. Disponible en BVD)



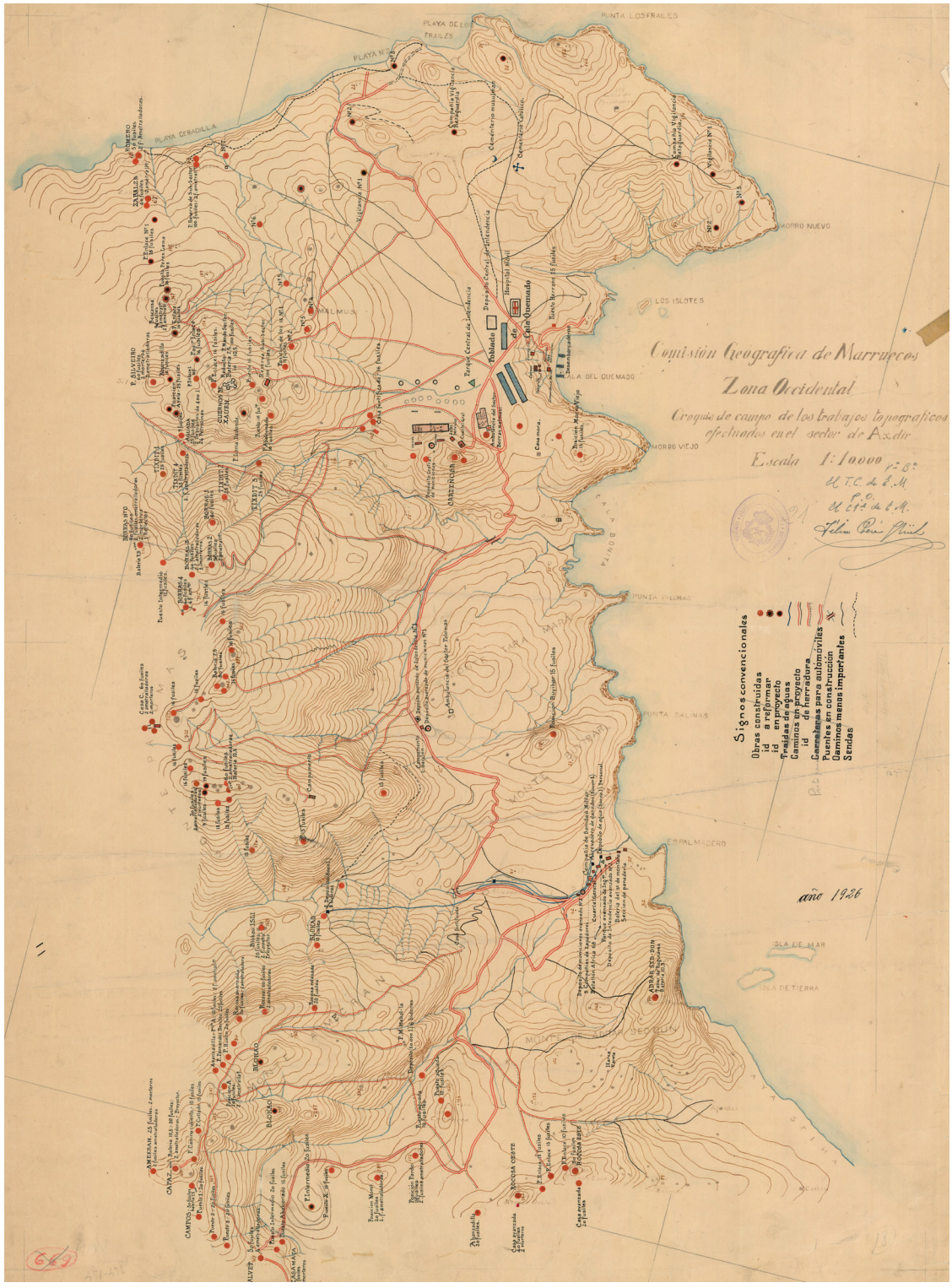
Croquis provisional de la zona de Alhucemas (Marruecos), formado con datos de distintas procedencias existentes en el Depósito de la Guerra y, entre ellos, los más principales del Servicio de Aviación, Oficina Indígena, Comisión Geográfica de Marruecos y otras noticias e informaciones. España. Depósito de la Guerra. Escala aproximada 1:100 000 (Madrid): Talleres del Depósito de la Guerra, 1925
1 mapa: lit., col., montado sobre tela; 74 x 108 cm + 1 carpeta
(CEGE. Ubicación: AR. Signatura: MAR-C.22-275 bis. Disponible en BVD)



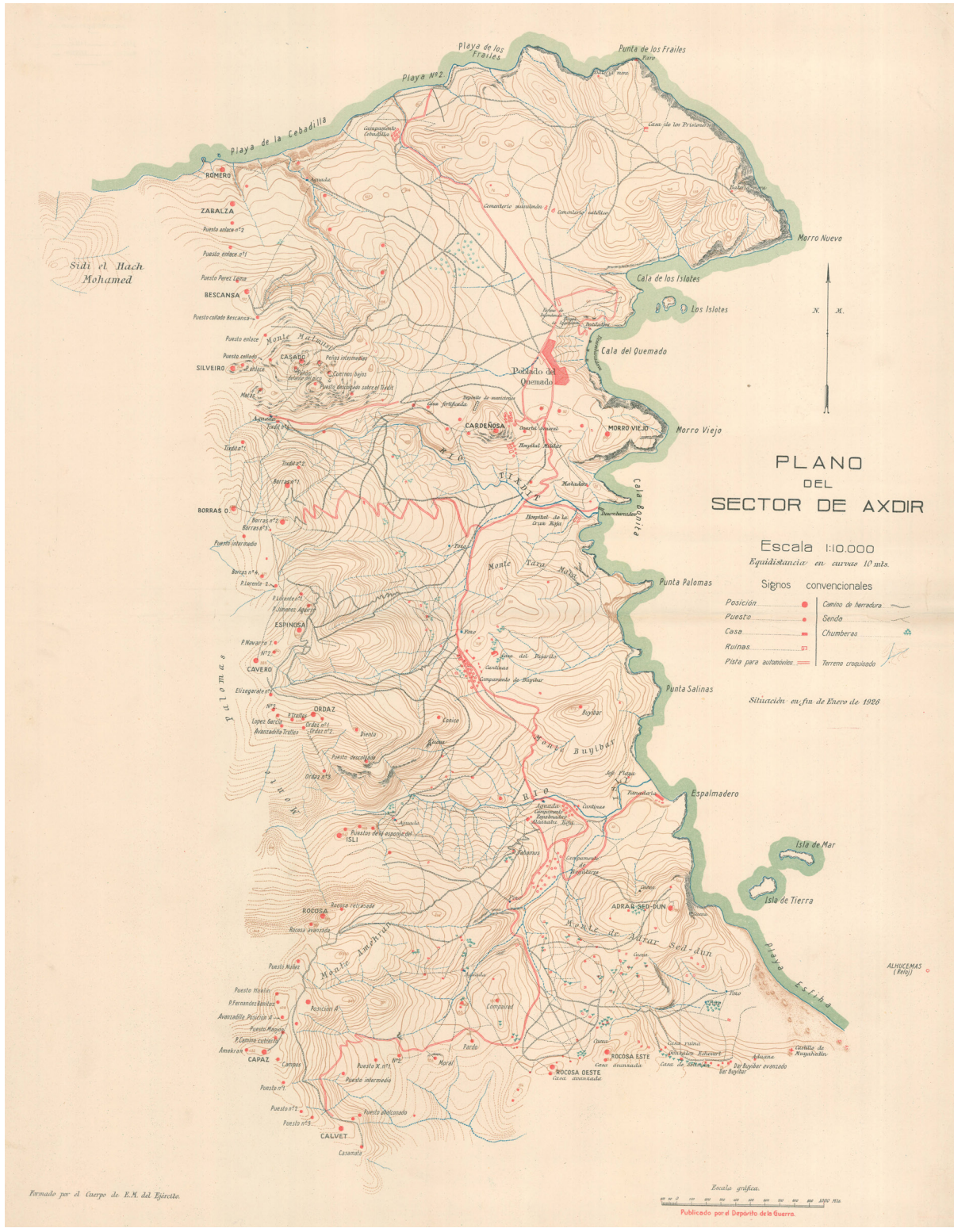
Croquis de la parte de la bahía de Alhucemas, comprendida entre Morro Nuevo y arroyo Sera Buf-sus, Cuerpo de Estado Mayor. Comisión Geográfica de Marruecos. Escala 1:20 000.
(Madrid?): (Editor no identificado), 192-?)
(CEGE. Ubicación: AR. Signatura: AR.G bis-T.5-C.5-194. Disponible en BVD)



Plano del sector de Axdir, formado por el cuerpo de Estado Mayor del Ejército. Alhucemas (Provincia). Planos topográficos. 1926. Escala 1:10 000. 1 plano: ms.; 112 x 74 cm. Al verso: «Estudio del desembarco de Alhucemas. Cte. Isasi. Original del negro» (CEGE. Colección: PCGE. Ubicación: DE. Signatura: MAR-C.13-146. Disponible en BVD)



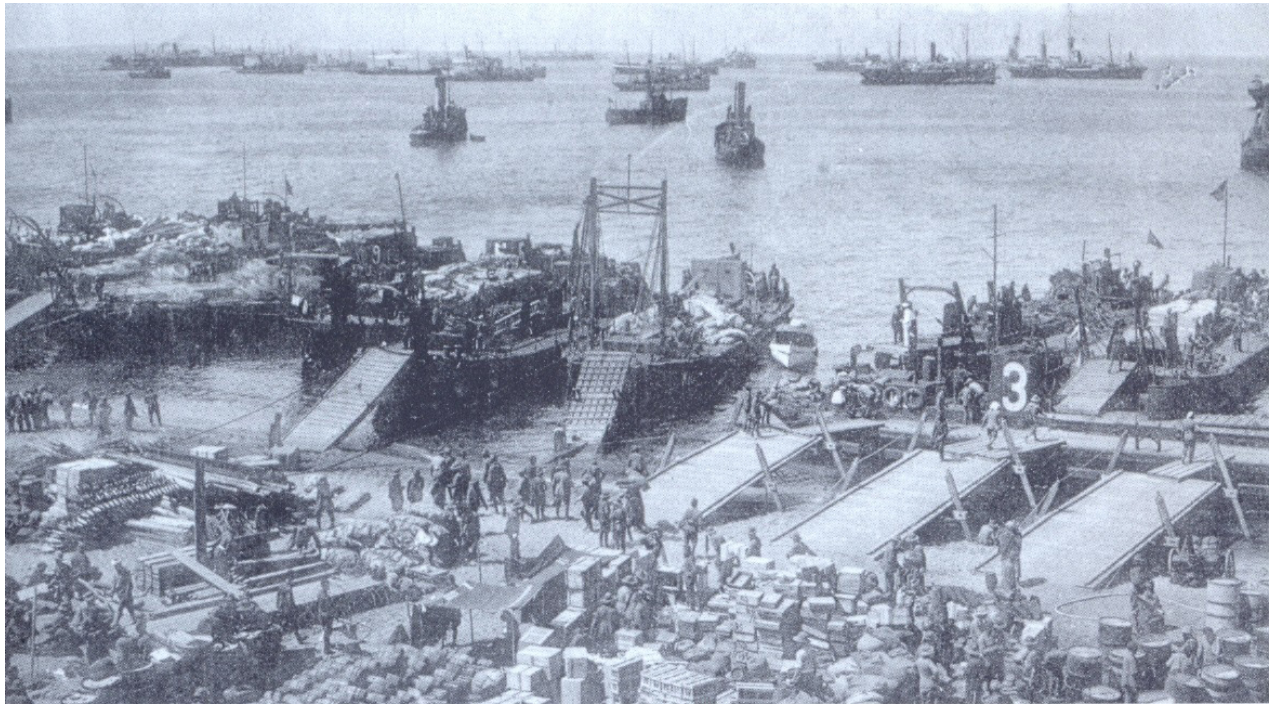
Croquis de los trabajos topográficos efectuados en el sector de Axdir, Comisión Geográfica de Marruecos, Zona Occidental. Alhucemas (Provincia). Planos topográficos. 1925. Escala 1:10 000. 1 plano: col., copia en ozalid; 77 x 56 cm. Firma y rúbrica del Cte. de E. M. Félix Pérez Glück.
Manuscritos sobre el ozalid las curvas de nivel y signos convencionales en tinta negra, sepia, azul y carmín
(CEGE. Colección: PCGE. Ubicación: DE. Signatura: MAR-C.13-152. Disponible en BVD)



Plano del sector de Axdir, formado por el cuerpo de Estado Mayor del Ejército. Alhucemas (Provincia). Planos topográficos. 1926. Escala 1:10 000. 1 plano: ms.; 112 x 74 cm.
Al verso: «Estudio del desembarco de Alhucemas. Cte. Isasi. Original del negro»
(CEGE; Colección: PCGE; Ubicación: DE; Signatura: MAR-C.13-146, disponible en BVD)



Alhucemas-Axdir: el Rif. H. 12-1. España. Servicio Geográfico del Ejército.
Escala 1:50 000. Proyección policéntrica, cuadrícula en cónica secante. Madrid.
Talleres del Servicio Geográfico del Ejército, 1959. 1 h.: map. col.; 55 x 32 cm
(CEGE. Colección: PCGE. Ubicación: DE. Signatura: MAR C.6 083 H. 12-1[3]. Disponible en BVD)



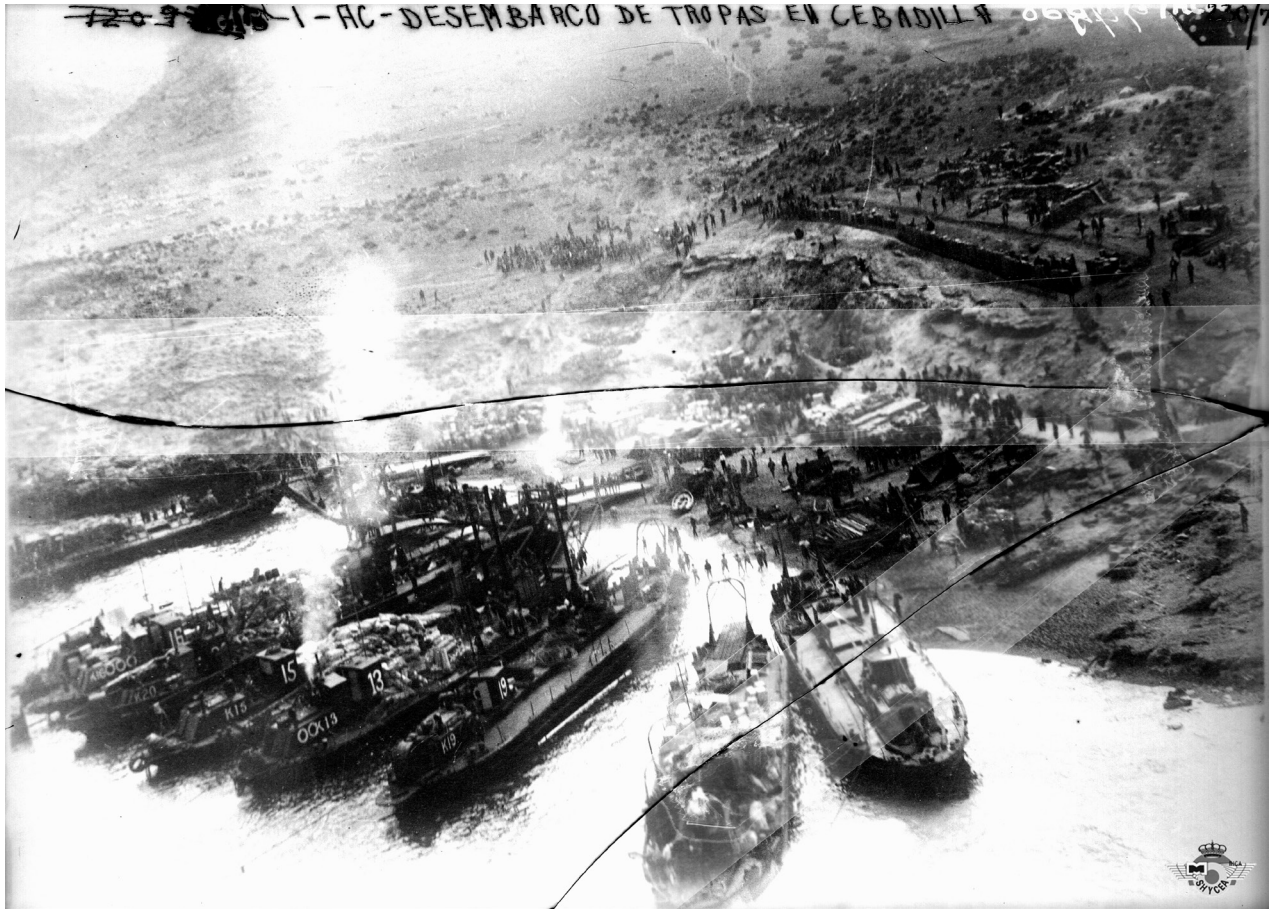
La playa de Morro Nuevo en los días del desembarco (dominio público)



Bahía de Alhucemas (Marruecos), 1925. Técnica: gelatina sobre papel baritado con soporte secundario de cartón rígido. Contenido: vista panorámica de una bahía; la mitad derecha de la composición la conforma un terreno llano en el primer plano y acantilado en el centro (AGMM. Signatura: F.05658. Disponible en BVD)



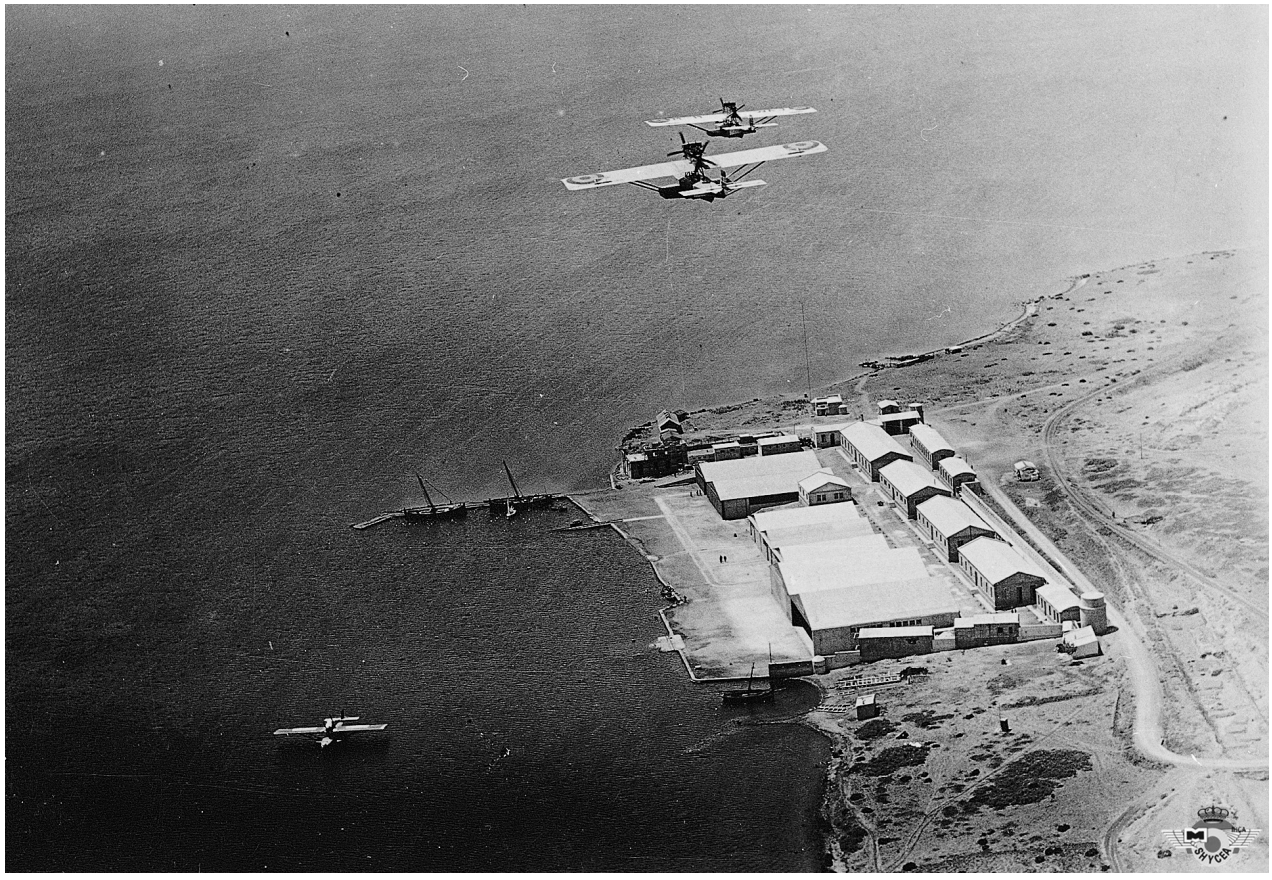
Cala del Quemado y Morro Nuevo en Alhucemas (Marruecos), 1925. Técnica: gelatina sobre papel baritado con soporte secundario de cartón rígido. Contenido: en primer plano, ocupando la mitad de la composición, en horizontal, el mar, en el centro; a la derecha una roca en el centro del lateral; a la izquierda, un gran promontorio rocoso con una cala hacia el fondo (AGMM. Signatura: F.05654. BVD)



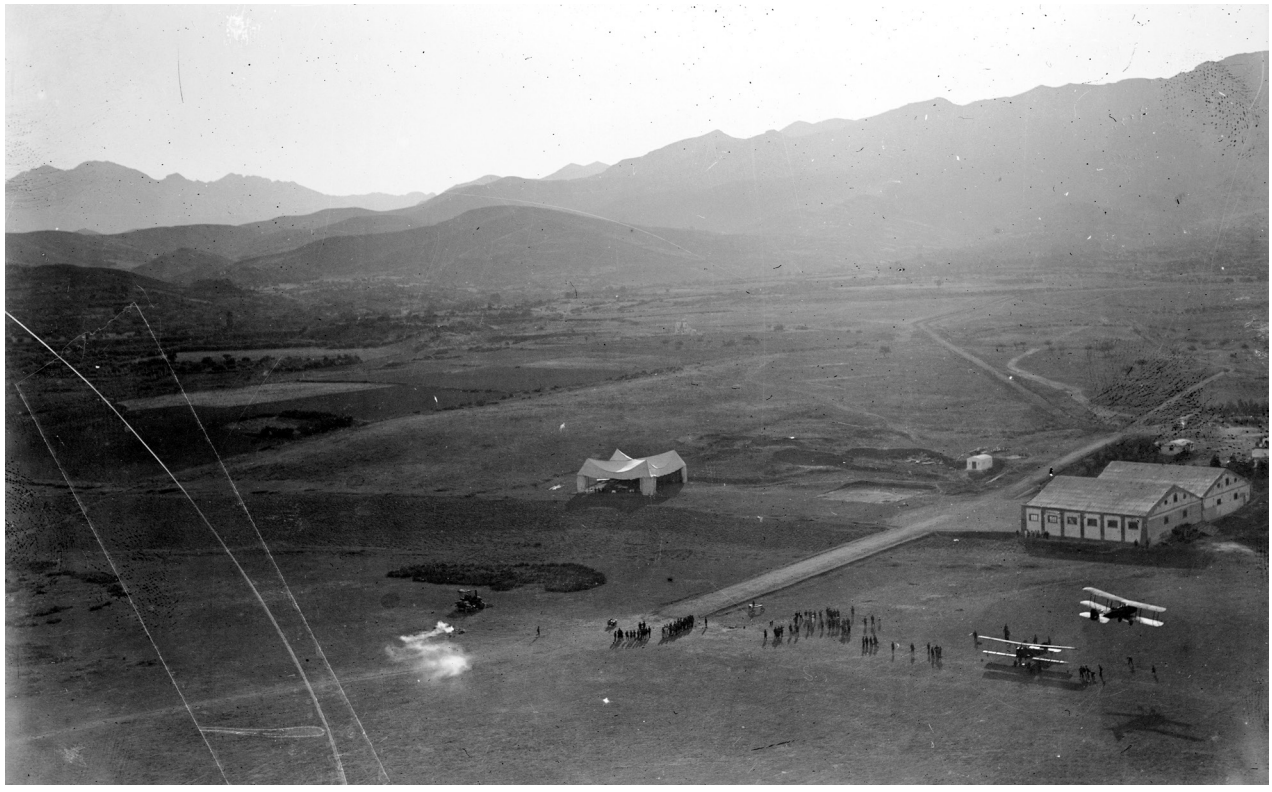
Desembarco de tropas en la playa de la Cebadilla (AHEA)



Vista aérea del desembarco de tropas en la cala del Quemado (Marruecos)
Placa de cristal (12 x 12 cm y 13 x 18 cm).
(AHEA. Centro Cartográfico y Fotográfico.
Signatura Procedencia: 2878 1.ª A.C. Serie/Formato [Ob]: 1.ª)



Dos hidroaviones *Dornier Do J Wal* volando sobre El Atalayón (Mar Chica)
de regreso de una operación y antes de amarar (AHEA)



Vista aérea del aeródromo de Tetuán (Marruecos) durante la visita del ministro de la Guerra, Juan O'Donnell y Vargas, 1925-1927. Placa de cristal
(AHEA. Centro Cartográfico y Fotográfico)



Vista panorámica del monte Malmusi en Alhucemas (Marruecos). 1925.
Técnica: gelatina sobre papel baritado con soporte secundario de cartón rígido.
Contenido: vista de la cumbre del monte Malmusi, presentando en el primer plano su agreste estructura geográfica de consistencia rocosa, salpicada de pequeños brotes de matojos
(AGMM. Signatura: F.05664. Disponible en BVD)



Desembarco de Alhucemas: vista aérea de tropas en la playa de la Cebadilla.
Placa de cristal (12 x 12 cm y 13 x 18 cm).
(AHEA. Centro Cartográfico y Fotográfico. Signatura Procedencia: 1016 1.ª A.C. CECAF Serie 1.ª)



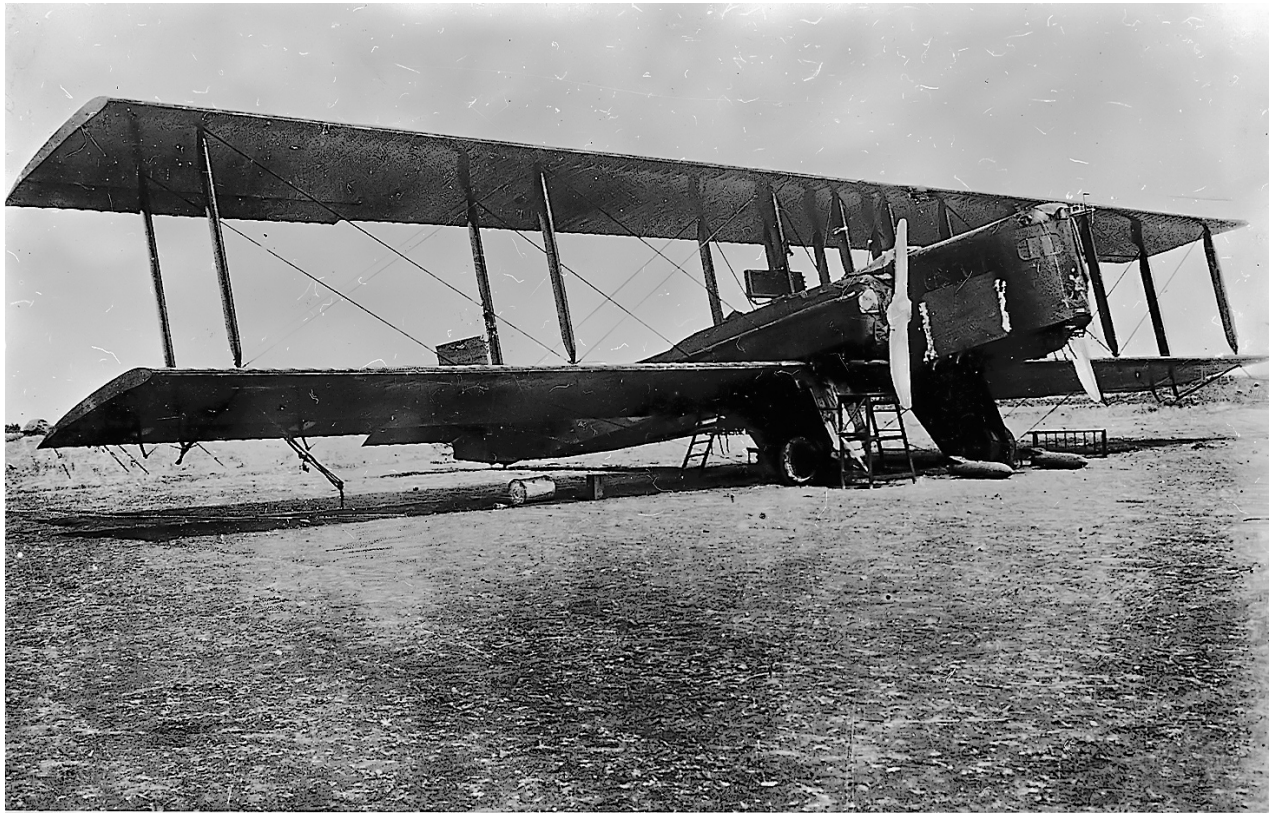
Vista aérea del desembarco de tropas en la cala del Quemado.
Placa de cristal (12 x 12 cm y 13 x 18 cm)
(AHEA. Centro Cartográfico y Fotográfico. Signatura Procedencia: serie 1.ª)



Escuadrilla de *Breguet 19* en vuelo (AHEA)



Vista aérea de la playa de los Frailes y Cebadilla en Alhucemas. 1925. 1 diapositiva (12 x 12 cm y 13 x 18 cm)
(AHEA. Centro Cartográfico y Fotográfico. Signatura Procedencia: 9555-1.ª A.C.)



Bimotor *Farman Goliath F-60*. Motores Lorraine 12D, de 375 CV. (4,5 x 6 cm a 9 x 12 cm)
(AHEA. Centro Cartográfico y Fotográfico. Signatura procedencia: 11923-1.ª A.C. Serie 2.ª.
Número Cartera [Ob]: 1139 Negativo [Ob]: 01)



Avión *Breguet 19*, salida n.º 28 de Cuatro Vientos. Contenido: salida del *Breguet 19* (uno de los comprados a Francia) desde el aeródromo de Cuatro Vientos para incorporarse a la guerra de Marruecos. Era uno de los componentes de las dos patrullas que partieron de Cuatro Vientos el día 15 de junio de 1925 (4,5 x 6 cm a 9 x 12 cm).
(AHEA. Centro Cartográfico y Fotográfico. Signatura procedencia: serie/formato [Ob]: 2.ª. Número Cartera [Ob]: 1584)



Portaeronaves *Dédalo*
(AHEA. Centro Cartográfico y Fotográfico. Signatura procedencia: serie 3.ª (35 mm).
Número cartera [Ob]: 985 Negativo [Ob]: 14)



Avión *Junker F-13* de la Cruz Roja en vuelo
(AHEA. Centro Cartográfico y Fotográfico. Signatura procedencia: serie 3.ª [35 mm].
Número cartera [Ob]: 1151 Negativo [Ob]: 16)



Grupo de *Bristol F-2B* en línea (AHEA)



Avión *De Havilland DH-4* (AHEA)

Abreviaturas

ACEG	Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Ejército
AGA	Archivo General de la Administración
AGMM	Archivo General Militar de Madrid
AGMS	Archivo General Militar de Segovia
AGP	Archivo General de Palacio
AGS	Archivo General de Simancas
AHA	Archivo Histórico de la Armada
AHAAB	Archivo Histórico de la Armada «Álvaro de Bazán»
AHAJSE	Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián de Elcano»
AHEA	Archivo Histórico del Ejército del Aire y del Espacio
BEGE	Biblioteca de la Escuela de Guerra del Ejército
BNE	Biblioteca Nacional de España
BVD	Biblioteca Virtual de Defensa
CAS	Close Air Support/Apoyo aéreo próximo/cercano
CEGE	Centro Cartográfico y Geográfico del Ejército
FNNA	Fuerzas Navales del Norte de África
IG	Instrucción General
kt	Nudos (*knots*)
leg.	Legajo
RAF	Royal Air Force
SECN	Sociedad Española de Construcción Naval
SHD	Service historique de la Défense
SHM	Servicio Histórico Militar
t	Toneladas

Fuentes documentales y bibliografía

Fuentes documentales

Archivo familiar de Rafael Gómez-Jordana Moya.

Archivo General de la Administración (AGA), Alcalá de Henares.

Archivo General del Ministerio del Interior (AGMI). Hojas de Servicios. Marcelino Gómez-Plata Mateu; Juan Luque Arenas; José Arias Jiménez; Fernando García López. (Disponible en Sección de la Dirección General de la Guardia Civil).

Archivo General Militar de Madrid (AGMM), Madrid.

Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián de Elcano» (AHAJSE), Madrid.

Archivo Histórico del Ejército del Aire y del Espacio (AHEA). Aviación Militar Española. Intervención en la guerra de Marruecos. Jefatura Superior de las Fuerzas Militares de Marruecos. Fondos del Servicio Histórico Militar (SHM), hoy Instituto de Historia y Cultura Militar (IHCM), recopilados y transcritos por el coronel Eduardo Álvarez Valera; leg. 1, Campaña 1925-1926. Alhucemas, carpeta 1; leg. 7, carpeta 4, subcarpeta 4; y leg. 8, carpeta 1, subcarpeta 1.

Memorial Histórico de la Comandancia de Ceuta (1859-1964). Estudios Históricos Guardia Civil. Madrid.

Real Decreto, de 13 de julio de 1926, para aprobar el Reglamento orgánico de la Aeronáutica militar con las plantillas correspondientes a su Jefatura y Servicios y la clasificación inicial e inclusión del personal de Aviación en las escalas del mismo. *Gaceta de Madrid*. 200, 19 de julio de 1926, p. 465.

Service historique de la Défense (SHD). Castillo de Vincennes, París (Francia).

Bibliografía

Abd-el Krim et la Republique du Rif. Actes du Colloque international d'études historiques et sociologiques (París, 18-20 janvier 1973). París, F. Maspero ed. 536 p.

Aláez Rodríguez, O. (1972). La lección logística de Alhucemas. *Revista General de Marina*. 183, pp. 595-622.

Alcarazo García, L. A. (2003). El Cuerpo de Sanidad Militar en las campañas de Marruecos 1919-1927. *Revista de Historia Militar*. 93, pp. 185-243.

Alonso Acero, B. (2006). *Cisneros y la conquista española del norte de África: cruzada, política y arte de la guerra*. Madrid, Ministerio de Defensa. 295 p. ISBN 84-9781-213-1.

— (2012). «Defensa del Mediterráneo: escenarios, objetivos y estrategias». En: O'Donnell y Duque de Estrada, H. (dir). *Historia Militar de España*. Tomo III: *Edad Moderna*. Vol. 1: *Ultramar y la Marina* (H. O'Donnell y Duque de Estrada, coord.). Madrid, Ministerio de Defensa (Comisión Española de Historia Militar) – Real Academia de la Historia. Pp. 229-252.

— (2017). *España y el norte de África en los siglos XVI y XVII*. Madrid, Síntesis. 355 p. ISBN 978-84-9171-006-6

— (ed.) (2018). *Argel 1541. La campaña de Carlos V según Diego Suárez Montañés*. Madrid, Polifemo. 220 p. ISBN 978-84-16335-57-2.

Álvarez, J. E. (1999). Between Gallipoli and D-Day: Alhucemas, 1925. *The Journal of Military History*. 63 (1), pp. 75-98.

Álvarez-Maldonado Muela, R. (1992). La contribución de la Armada a la difícil pacificación de nuestro protectorado marroquí. *Revista de Historia Naval*. 37, pp. 83-113. ISSN-0212-467X.

Álvarez-Maldonado Muela, R. y Gamundi Insúa, A. A. (1994). *Las operaciones anfibias*. Madrid, Empresa Nacional Bazán. 325 p. ISBN 84- 87063-07-1.

Álvarez Varela, E. (1990). Desembarco de Alhucemas. Apoyo Aéreo. *Revista Aeroplano*. 8, pp. 5-24. ISSN 02 12-4556.

Amphibious Operations. Joint Publication 3-02. (2019). Washington, Junta de Jefes de Estado Mayor. 284 p.

Armengaud, P. (1928). *Algunas lecciones de las campañas del Rif en materia de aviador (1925-1926)*. Nancy – París – Estrasburgo, Berger – Levrault.

Ayache, G. (1981). *Les origines de la Guerre du Rif*. París – Rabat, Publications de La Sorbonne. 374 p.

— (1996). *La Guerre du Rif*. París, L'Armattan. 258 p. ISBN 2-7384-2445-7.

Ballenilla y García de Gamarra, M. (2023). *La Legión española, 1920-1927. La creación de una unidad colonial*. Granada, Universidad de Granada. 730 p. ISBN 9788433871756

Baqués Quesada, J. (2018). Las lecciones fundamentales de la obra de Mahan: del determinismo geográfico al espíritu comercial. *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*. 11, pp. 107-130. ISSN 2255-3479.

Belkadi, M. M. O. (2006). *Le lion du Rif. Mohamed Abdelkrim Al Khattabi*. S.l. Abdelghani Belkadi Editeur. 191 p. ISBN 304/2007.

Berenguer, D. (1923). *Campañas en el Rif y Yebala. 1921-1922. Notas y documentos de mi diario de operaciones*. Madrid, Editorial Voluntad.

Blanco Núñez, J.M. (2011). *La construcción naval en Ferrol, 1726-2011*. Madrid, Navantia. 174 p. ISBN 978-92-0-297891-1.

— (2013). El desembarco de Alhucemas. *Actas del 39º Congreso Internacional de Historia Militar*. Turín. Tomo I. Pp. 348-373.

— (2014). El desembarco de Alhucemas. *Cuaderno de Historia Militar*, 2 (XXXIX Congreso Internacional de Historia Militar. Turín, 2013), pp. 27-50.

— (2017). El desembarco de Alhucemas (8 de septiembre de 1925). En: O'Donnell y Duque de Estrada, H. (dir.). *Historia Militar de España*. Tomo V: *Campañas, batallas y hechos singulares* [A. de la Rosa Morena (coord.)]. Madrid, Ministerio de Defensa (Comisión Española de Historia Militar) – Real Academia de la Historia. Pp. 487-507.

Bordejé Morencos, F. (1978). *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, Editorial San Martín.

Braudel, F. (1993). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Madrid, Fondo de Cultura Española (1.ª ed. 1949).

Bunes Ibarra, M. Á. (1995). La presencia española en el norte de África: las diversas justificaciones de las conquistas en el Magreb. *Aldaba*. 25, pp. 13-34.

— (2004). *Los Barbarroja. Corsarios del Mediterráneo.* Madrid, Aldebarán. 253 p. ISBN 978-84-95414335.

— (2006). Vermeyen y los tapices de la conquista de Túnez. Historia y representación. En: García García, B. J. (coord.). *La imagen de la guerra en el arte de los antiguos Países Bajos*. Madrid, Fundación Carlos de Amberes. Pp. 95-134.

— (2021). *Políticas de Felipe III en el Mediterráneo*. Madrid, Polifemo. 496 p. ISBN 978-84-16335763.

Cámara, A., Moreira, R. y Viganó, M. (2010). *Leonardo Turriano, ingeniero del rey*. Madrid, Fundación Juanelo Turriano. 282 p. ISBN 978-84-920755-9.

Campos, J. M. (2000). *Abd-el-Krim y el Protectorado*. Málaga, Algazara. 283 p. ISBN 84-87999-66-8.

Carrasco García, A., De Mesa Gutiérrez, J. L. y Domínguez Llosá, S. L. (2011). *Las imágenes del desembarco. Alhucemas 1925.* Madrid, Almena. 224 p. ISBN 9788492714261.

Charqui, M. (2003). *My. Mohamed Abdelkrim el Khattabi. L'emir guerrillero*. Salé, Imprimerie Beni Snassen. 195 p. ISBN 9981-9577-2-0.

Cerezo Martínez, R. (1983). *Armada Española, Siglo XX*. Tomo I. Madrid, Ediciones Poniente.

Corbett, J. S. *Some Principles of Maritime Strategy* [en línea]. (2005). Ed. digital de la publicada en 1911 en Londres, Project Gutenberg. [Consulta: 6 noviembre 2022]. Disponible en: https://www.gutenberg.org/files/15076/15076-h/15076-h.htm

Dadoud, Z. (1999). *Abdelkrim. Une epopée d'or et de sang*. París, Éditions Seguier. 460 p. ISBN 2-84049-144-3.

De Mesa Gutiérrez, J. L. (2018). *La Policía Indígena española*. Lorca, Fajardo el Bravo. 273 p. ISBN 978-84-946195-6-4.

— (2021). *Las harcas. Marruecos (1909-1960). Fuerzas irregulares indígenas: haycas, gums, yunds, idalas y partidas*. Madrid, Ed. Almogávares. 444 p. ISBN 978-84-09-35410-8.

— (2024). *Las tropas jalifianas. Mehalas, gums y mehaznias*. Madrid. Ed. Almogávares. 511 p. ISBN 978-84-09-57847-4.

Díaz del Río Montero, C. (1921). *Proyecto de desembarco por sorpresa en la bahía de Alhucemas*, Tarragona. Oficina de Conservación Histórica de la Infantería de Marina.

Díez Rioja, R. (2021). Los proyectos de desembarco en Alhucemas. Una estrategia recurrente como solución a la «rebeldía» del Rif. *Studia historica. Historia contemporánea*. 39, pp. 155-187.

— (2022). *El desembarco de Alhucemas. La intrahistoria de una operación concluyente (1911-1925)*. Madrid, Ministerio de Defensa. 310 p. ISBN 978-84-9091-724-4.

Díez Rioja, R. y Martín Olalla, O. (2023). La organización de los servicios sanitarios para la operación de desembarco en Alhucemas en 1925. «El proyecto Gómez Ulla». *Revista de Historia Militar*. 67, n.º extraordinario 2, pp. 167-204. ISSN 0482-5748.

Dixon, J. y Wood, R. (2024). *The fight for life: The Medical Services in the Gallipoli Campaign 1915-16*. Warwick, Helios and Company.

Dumas, P. (1927). *Abd-el-Krim*. Toulouse, Éditions Le Bon Plaisir. 169 p.

El proyecto de desembarco en Alhucemas del general Martínez Anido (1980). *Revista de Historia Militar*. 49, pp. 139-172.

Ellis, E. H. (1921). *Advanced Base Operations in Micronesia*. Washington, Headquarters United States Marine Corps. 88 p.

Farreras Sempere, P. (1925). Servicio sanitario en los Hospitales Militares en paz y en guerra. Personal y material asignado a este servicio. Hospitales móviles y fijos, auxiliares y permanentes. *Revista de Sanidad Militar.* 15, pp. 437-444.

Fé Cantó, L. y Sénechal, A. (2017). «Sobre las guerras en los presidios africanos de la Monarquía hispánica a finales del siglo XVII». En: García Hernán, E. y Maffi, D. (eds.). *Estudios sobre Guerra y Sociedad en la Monarquía hispánica. Guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*. Valencia, Albatros. Pp. 713-750.

Fleming, S. E. (1973). El problema español de Marruecos y el desembarco en Alhucemas. *Revista de Historia Militar*. 35, pp. 155-172.

Font Betanzos, F. (2009). La Compañía Transmediterránea en el desembarco de Alhucemas. *Revista de Historia Naval*. 107, pp. 57-74.

Fontaine, P. (1958). *Abd-el-Krim. Origine de la rébellion nord-africaine*. París, Les Sept Couleurs. 205 p.

Fontenla Ballesta, S. (2017). *La guerra de Marruecos (1907-1927). Historia completa de una guerra olvidada*. Madrid, La Esfera de los Libros. 558 p. ISBN 978-84-9060-978-1.

— (2024). Las guerras de África (1859-1927). En: Ballenilla y García de Gamarra (coord.). *Breve Historia Militar de España.* Madrid, Sílex ed. – Ministerio de Defensa (Comisión Española de Historia Militar). Pp. 388-408 (en especial pp. 393-405).

Fourneaux, P. (1967). *Abdelkrim. Emir of the Rif*. Londres. 253 p.

García-Arenal, M. y Bunes Ibarra, M. Á. de (1992). *Los españoles y el norte de África, siglos XV-XVIII*. Madrid, Mapfre. 312 p. ISBN 978-84-71003898

Goded Llopis, M. (1932). *Marruecos. Las etapas de la pacificación*. Madrid, Compañía Iberoamericana de Publicaciones, 459 p. (reed.: Málaga, Ediciones Salamina, 2021).

Gómez-Jordana Souza, F. (1976). *La tramoya de nuestra actuación en Marruecos*. Madrid, Editora Nacional, 315 p. ISBN 978-8427603455.

Gómez Ulla, M. (1942). *Discurso de ingreso como Académico de Número a la Academia Nacional de Medicina de España*. Madrid.

González Canomanuel, M. Á. (2018). Los primeros heridos y enfermos evacuados por vía aérea en España por la Aeronáutica Militar (1923-1927). 95 aniversario del comienzo de la Aviación Sanitaria española. *Revista de Sanidad Militar*. 74 (3), pp. 191-197.

— (2021). *Aportaciones de la Cruz Roja al comienzo de la aviación sanitaria*. Madrid, Dykinson. 116 p. ISBN. 978-84-1377-453-4

— (2024). *El comienzo y desarrollo del transporte aéreo sanitario en España durante sus primeros años, 1922-1936*. Tesis doctoral dir. por Santiago Coca Menchero y Ricardo Navarro Suay. Universidad de Alcalá, Facultad de Medicina.

González Cuerva, R. (2023). «¿Vasallaje o alianza fallida? El reino hafsí de Túnez y la Monarquía hispana (1535-1574)». En: Imízcoz Beúnza, J. M., Esteban Ochoa de Eribe, J. y Artola Renedo, A. (coords.), *Los entramados políticos y sociales en la Edad Moderna.* Vitoria – Madrid, Fundación Española de Historia Moderna – CSIC. Pp. 201-212.

González García, O. (2013). *El transporte sanitario naval en España (1859-1939)*. Tesis doctoral dir. por Carlos Márquez Espinós y Juan Rafael Cabrera Afonso. Universidad de Cádiz, Facultad de Medicina.

González Gavalda, A. (2015). *Estudio del primer desembarco aeronaval de la historia, el desembarco de Alhucemas.* Trabajo de Fin de Grado dir. por Daniel Rodríguez Rodríguez y Francisco José Calado Muñoz, Centro Universitario de la Defensa-Academia General Militar.

Guardia y Pascual del Pobil, R. de la. (1977). *Crónica de la Aeronáutica Naval Española.* Madrid, Editora Nacional. 2 vols.

Gutiérrez Cruz, R. (1997). *Los presidios españoles del norte de África en tiempo de los Reyes Católicos*. Melilla. 410 p. ISBN 978-84-87291982.

Haythornthwaite, P. (2013). *Gallipoli 1915: asalto frontal a Turquía*. Oxford, Osprey Publishing. 99 p. ISBN 978-84-7838-485-3.

Jiménez Moyano, F. J. (2006). El desembarco de Alcázar Seguer. *Revista de Historia Militar*. 99, pp. 59-76. ISSN 0482-5748

— (2007). El desembarco de Alhucemas, un hito de la historia militar. *Revista de Historia Militar*. 101, pp. 169-203. ISSN 0482-5748.

Juan y Ferragut, M. de (2016). La marina de guerra. En: O'Donnell y Duque de Estrada, H. (dir.). *Historia Militar de España*. Tomo IV: *Edad Contemporánea.* Vol. 2. *De 1898 a 1975* (Gonzalo Anes y Álvarez de Castrillón y Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, coords). Madrid, Ministerio de Defensa (Comisión Española de Historia Militar) – Real Academia de la Historia. Pp. 100-130.

Krulak, V. H. (1991). *First to Fight. An Inside View of the U. S. Marine Corps*. Nueva York, Pocket Books. 292 p. ISBN 978-06-7173-012-3.

La Guardia Civil en África. Su vida en campaña (terminación), *Boletín Oficial del Cuerpo de la Guardia Civil*. 15, mayo de 1927, pp. 159 y ss.

La Guardia Civil en Campaña, *Revista Técnica Guardia Civil*. 193, marzo de 1926, p. 109.

La Porte, P. (2001). *La atracción del imán: el desastre de Annual y sus repercusiones en la política europea, 1921-1923*. Madrid, Biblioteca Nueva. 238 p. ISBN 9788497427289.

Laure, É. (1927). *La victoire franco-espagnole dans le Rif*. París, Librairie Plon. 272 p.

Liddell Hart, B. H. (1939). *The Defense of Britain*. Nueva York, Random House. 436 p.

Linuesa García, P. «El desembarco de Alhucemas y el final de la guerra de África» [en línea] (2016). *Conferencia en la Real Academia de Cultura Valenciana*. [Fecha de consulta: 2024]. Disponible en: http://www.racv.es/institucional/vcia/content/conferencia-el-desembarco-de-alhucemas-y-el-final-de-la-guerra-de-africa-0

Lowry, E. (1977). El indefendible Peñón. Inglaterra y la permuta de Gibraltar por Ceuta, 1917-1919. *Revista de Política Internacional*. 153, pp. 195-204.

Madariaga, M. R. de. (2000). *España y el Rif*. Melilla, Ciudad Autónoma de Melilla. 591 p. ISBN 978-84-95110-14-8.

— (2009) *Abd el-Krim el Jatabi*. Madrid, Alianza Editorial. 556 p. ISBN 978-84-206-8439-0.

Maffi, D. (2020). *Los últimos tercios. El ejército de Carlos II*. Madrid, Desperta Ferro. 368 p. ISBN: 978-84-121053-5-3.

Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history (1660-1783)*. Boston, Little Brown and Company. 537 p.

Mariño, P. (1980). *Tratados internacionales de España. Carlos V. España-Norte de África*. Madrid, CSIC.

Martín Sierra, F. (2000). Hospital quirúrgico de montaña «Gómez Ulla». *Medicina Militar.* 56 (2), pp. 117-121.

Martín Tornero, A. (1991). El desembarco en Alhucemas. Organización, ejecución y consecuencias. *Revista de Historia Militar.* 70, pp. 199-262.

Martínez Pérez, E. Extremadura y la intervención militar en Portugal de 1847. Notas para su estudio. *Revista de Estudios Extremeños* [en línea] (2021) [consulta: 13 de agosto de 2023]. Disponible en: https://www.dip-badajoz.es/cultura/ceex/reex_digital/reex_LXXVII/2021/T.%20LXXVII%20numero%20extraordinario%202021/00123741.pdf

Martínez Quesada, F. (1988). *La Guardia Civil en el norte de África*. Madrid, Taurus. 299 p. ISBN 84-306-0267-4.

Maza Gómez, C. (2016). *El desembarco de Alhucemas*. Ed. del autor en Plataforma Bubok.

Mira Caballos, E. (2005). *Las armadas imperiales: la guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. Madrid, La Esfera de los Libros. 328 p. ISBN 978-84-9734-340-4

Molyneux, T. M. (1759). *Conjunct expeditions: or expeditions that have been carried on jointly by the Fleet and Army with a commentary on a Littoral War*. Parte 2.ª. Londres, R. y J. Dodsley. 484 p.

Montoto y de Simón, J. de. *Estudios de Cartografía de la Guerra de África*. Colección particular.

Morales Morales, S. (2024). ¿Tienen las capacidades anfibias un futuro incierto? *Infantería de Marina española. Siglos XVI-XXI. Cuadernos de Historia Militar. Desperta Ferro*. 9, pp. 122-137. ISBN 978-84-1281-582-5.

Navarro Suay, R. y Plaza Torres, J. F. (2012). Cuando volvimos a ser grandes… El apoyo sanitario en el desembarco de Alhucemas. *Sanidad militar*. 68 (4), pp. 247-256.

Navarro Suay, R. *et alii* (2022). Memorias sanitarias de Annual a Alhucemas. Los avances médicos entre 1921 y 1925. *Anales RANM*. 139 (3), pp. 250-253.

Núñez Calvo, J. N. (2001). La marina de guerra en las campañas de Marruecos. En: VV.AA.: *Las campañas de Marruecos (1909-1927)*. Madrid, Almena. Pp. 194-255.

— (2003). La Infantería de Marina en las campañas de Marruecos (1909-1922). *Boletín de Infantería de Marina*. 35, pp. 66-88.

Obanos y Alcalá del Olmo, F. (1897). *Desembarcos pasajeros en tiempos de guerra.* Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina. 224 p. (2ª ed., Madrid, 1900).

O'Donnell Torroba, C. (2016). La aeronáutica militar y naval en las primeras operaciones aéreas. En: O'Donnell y Duque de Estrada, H. (dir.). *Historia Militar de España*. Tomo IV: *Edad*

Contemporánea. Vol. 2. *De 1898 a 1975* (Gonzalo Anes y Álvarez de Castrillón y Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, coords). Madrid, Ministerio de Defensa (Comisión Española de Historia Militar) – Real Academia de la Historia. Pp. 131-146.

Payne, S. (1967). *Politics and the military in modern Spain*. Stanford, Stanford University Press.

Pennell, C. R. (2001). *La guerra del Rif. Abdelkrim El-Jattabi y su estado rifeño*. Melilla. Ciudad Autónoma de Melilla. 367 p. ISBN 84-95110-22.9.

Quesada González, J. M. (2023). *De Galípoli al Pacífico. La influencia del desembarco de Alhucemas en la recuperación del pensamiento anfibio*. Madrid, Ministerio de Defensa. 138 p. ISBN 978-84-9091-744-2.

— (2023). Federico Obanos. ¿Un precursor de la doctrina anfibia del siglo XXI?. *Guerra Colonial*. 13, pp. 67-82.

— (2024). 1921: Axdir y el proyecto del «Gran Rescate» español. *Revista de Historia Naval*. 163, pp. 9-34.

Quintana Martínez, E. y Llabrés Bernal, J. (1928). *La Marina en la guerra de África*. Madrid, Compañía Iberoamericana de Publicaciones. 429 p.

Rodríguez Hernández, A. J. (2013). *La ciudad y la guarnición de Ceuta (1640-1700). Ejército, fidelidad e integración de una ciudad portuguesa en la Monarquía hispánica*. Ceuta, Instituto de Estudios Ceutíes. 254 p. ISBN 978-84-92627516.

Rodríguez Salgado, M. J. (2001). «¿Carolus Africanus?: el Emperador y el Turco». En: Martínez Millán, J. (ed.). *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)*. Madrid. Vol. 1. Pp. 487-532.

— (2004). *Felipe II, el «Paladín de la Cristiandad» y la paz con el Turco*. Valladolid, Universidad de Valladolid. Pp. 152-175.

Roger-Mathieu, J. (1927). *Memoires d'Abd-el-Krim*. París. 243 p.

Rubio Márquez, D. (2014). La denuncia de prevaricación como forma de desgastar a un gobierno: el caso Juan Macías del Real. *Espacio, Tiempo y Forma*. 26, pp. 417-434.

Salafranca Álvarez, J. I. (2016). Las campañas africanas. En: O'Donnell y Duque de Estrada, H. (dir.). *Historia Militar de España*. Tomo IV: *Edad Contemporánea.* Vol. 2. *De 1898 a 1975* (Gonzalo Anes y Álvarez de Castrillón y Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, coords). Madrid, Ministerio de Defensa (Comisión Española de Historia Militar) – Real Academia de la Historia. Pp. 147-164.

Salafranca Ortega, J. F. (2004). *La República del Rif*. Málaga, Algazara. 160 p. ISBN 84-87999-83-2.

Sánchez Méndez, J. (2001). El desembarco de Alhucemas. *Operaciones anfibias. De Galípoli a las Malvinas. Monografías del CESEDEN*. 47, pp. 71-99.

— (2015). *Los primeros aviadores de la Guardia Civil (1912-1971)*. Madrid, Filmacrom S.L.

— (2018). La campaña aérea de la guerra de África, 1913-1927. En: *La aviación militar española. De los pioneros al poder aeroespacial*. Madrid, Ministerio de Defensa. Pp. 55-73. ISBN 978-84-9091-307-9.

— (2020). *Tte. General Alfredo Kindelán y Duany, artífice de la Aviación Militar española*, Madrid, Filmacrom S.L., 207 p.

Sánchez Méndez, J. y Kindelán Camps, A. (2011). La aviación militar española en la campaña de Marruecos. *Aeroplano*. 29, pp. 66-105. ISSN 0212-4556.

Sasse, D. (2006). *Français, britanniques et allemands dans la guerre du Rif.* Munich – París, R. Oldenburg Verlag – Études Historiques de Paris. 324 p. ISBN 978-3-486-57983-3.

Schiavon, M. (2016). *La guerre du Rif (Maroc, 1925-1926). Un conflit colonial oublié*. París, Editions Pierre de Taillac. 434 p. ISBN: 978-2262087593.

Servicio Histórico Militar. *Historia de las campañas de Marruecos*. Tomo II, Madrid, 1951, 950 p.; Tomo III, Madrid, Imprenta Ideal, 1981, 723 p.; Tomo IV, Madrid, Imprenta Becefe S.A., 1981, 367 p.

Silva, L. (2017). *Recordarán tu nombre*. Barcelona, Destino. 496 p. ISBN 9788423352340.

Slocker, E. (1925). Los servicios sanitarios en Alhucemas. *Revista de Sanidad Militar*. 16, pp. 469-476.

Solá Bartina, L. (2002). Desembarcos olvidados. *Boletín de Información del CESEDEN*. 273, pp. 49-75. ISSN 0213-6864.

Tentative Manual of Landing Operations (1934). Washington, Headquarters United States Marine Corps. 402 p.

Terreros Ceballos, G. (2013). *Antonio Maura y la cuestión marroquí*. Tesis Doctoral dir. por Fernando del Rey Reguillo, Universidad Complutense de Madrid.

Utley, H. H. (1931). Special Boats for Landing Operations. *U. S. Naval Institute Proceedings*. 338, pp. 520-525.

Valle, P. A. del (1932). Boats in the Landing Attack. A Tactical Study of Historical Examples and Conclusions Drawn Therefrom. *The Marine Corps Gazette*. 17 (1), pp. 30-34.

Valle Orihuela, J. M. (2023). *El Regimiento Expedicionario. Crónica de la Infantería de Marina en el norte de África (1911-1922*). Madrid. 283 p. ISBN 979-8-38-769693-0.

Vallés Salas, A. (2001). Alhucemas: 75 años después. Análisis de la primera acción conjunta de las Fuerzas Armadas. *Boletín de Información*. 272, pp. 65-93.

Vega Blasco, A. de la. (1994). *El resurgir de la Armada. Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900).* Madrid, Editorial Naval, Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vilar, J. B. y Lourido, R. (1994). *Relaciones entre España y el Magreb, siglos XVII-XVIII.* Madrid, Mapfre. 408 p. ISBN 978-84-71006417

Williams, Ph. (2012). *Empire and Holy War in the Mediterranean. The Galley and Maritime Conflict between the Ottomans and the Habsburgs*. Londres, IB Tauris. 320 p. ISBN 978-1848859852.

Woolman, D. S. (1988). *Abd el-Krim y la guerra del Rif*. Barcelona, Oikos-Tau. 278 p. ISBN 84-281-0617- 7.

Yusta Viñas, C. (2011). *Alfonso de Orleans y Borbón, Infante de España y pionero de la aviación española*. Madrid, Fundación Aeronáutica y Astronáutica Española, Filmacrom S. L., 413 p. ISBN. 978-84-939086-0-7.

Zalama Rodríguez, M. Á. (2020). Vestirse para la guerra: realidad y ficción en las imágenes de la conquista de Túnez. *Potestas*, 16, pp. 59-80.

Índice analítico

A

Abd el-Krim, *véase* Jatabi, Mohamed ben Abd el-Krim (el)
Abd el-Malek, líder indígena, 81
Abdal-Lal Serbiano, capitán serbio, 56
acción conjunta, acciones conjuntas, 6, 8, 75, 82, 85, 88-90
acorazado, 38, 68-69, 71-72, 88, 93, 95, 99, 108, 123, 132, 146-147, 154, 158, 167, 173-175, 195, 212-213, 222, 226, 230-231
Acuerdos de Madrid (1925), *véase* Conferencia de Planeamiento de Madrid
Adrar Sed-dun, Adrar Seddúm, 96, 98, 103, 162, 164, 171-172, 175, 177-179, 181, 207-208, 230
aeródromo, 27, 130-132, 256
    aeródromo de Ben Tieb, 131
    aeródromo de Dar Drius, 131, 133
    aeródromo de Dar Quebdani, 131
    aeródromo de El Atalayón, 133
    aeródromo de Fez, 133-134
    aeródromo de Larache, 130-131, 133
    aeródromo de Meknes, 133-134
    aeródromo de Nador, 133
    aeródromo de Sania Ramel (Tetuán), 130-131, 133, 250
    aeródromo de Tafersit, 131
aeroevacuación, 120, 139
Aeronáutica
    Aeronáutica Militar, 8, 31, 36, 61, 72, 105, 109-110, 113, 130, 132-134, 137-139, 146, 202
    Aeronáutica Naval, 37, 70-72, 92, 110-111, 113, 126, 130, 132-133, 162
aeronave, 37, 39, 98, 111, 120, 132, 137, 177
Aerostación, 61, 70, 109, 113, 154, 213
Afrau, 31, 36, 38, 154
África, *passim*
agregados militares, 118
    agregados militares extranjeros, 135, 160, 185, 191-193
agua, 36, 92, 114-115, 118, 157, 160, 171, 175, 224
    carencia de agua, 14, 101-102, 126, 151, 160, 164, 171, 192, 219
Aguado Hernández, Jorge, 75-99
Al Mahmud, Mahbub, 52
alambradas de púas, 61-62, 116
Albert Salueña, Jesús, 101-120
Alcazarseguer, 31, 38-39, 64, 95, 107, 136, 143, 145, 196, *véase también* desembarco
Alemania, 47, 68, 78, 81, 112
    alemanes, 16-17, 22, 35, 49, 52, 54-56, 72, 79, 118, 131, 180, 202

Alfonso XIII, rey de España (1886-1931), 67, 160
Alfonso XIII, acorazado, 70-72, 99, 108, 146-147, 154, 158, 162, 167, 173-175, 212, 218, 222, 226, 230-231
Algeciras, 87, 95, 97-98, 107, 128, 146, 154, 185, *véase también* Conferencia de Algeciras
Alhucemas, ciudad, *passim*, *véase también* peñón de Alhucemas
    Alhucemas, bahía de, 29-30, 33, 36-37, 52, 75-76, 80, 87, 90-92, 96, 98, 108, 111, 120, 128, 131, 140, 143, 146-148, 154, 162-163, 175, 201, 205, 207, 220, 223, 231-232, 238-239, 241, 246
    Alhucemas, islote de, 167, 169
Alicante, 31, 64
Almería, 31, 64, 68-68, 87, 120
Almirante Lobo, transporte, 33, 213
Alonso Acero, Beatriz, 11-25
Alsedo, destructor, 128, 212
    clase Alsedo, 70, 72
Alto Comisariado, 138, 231
    alto comisario, 29, 37, 67, 76, 92-93, 111, 124, 154, 226
Álvarez de Toledo, García, 14
ambulancia
    ambulancia de campaña, 119, 139
    ambulancia de montaña, 125, 139, 173, 180, 211-212, 214
Amekrán, macizo de, 177-179, 181, 230, 239
ametralladoras, 36, 47, 49, 51, 53, 55, 60, 62-63, 65, 113, 116-117, 130, 137, 147, 151, 158, 164, 172, 177, 179, 218, 233-234, *véase también* metralla
    ametralladoras, nidos de, 52, 157, 160
Andalucía, 19, 23
Andalucía, buque, 72, 120, 135, 138, 161, 175, 213
anfibio, anfibia, *véase también* desembarco
    anfibia, doctrina, 27, 34, 38, 193
    anfibia, guerra, 185-186, 188, 191, 194
    anfibia, retirada, 34, 38
    anfibias, operaciones, 6, 8, 12, 18-20, 27-40, 75, 92, 185-186, 189, 191, 194, 198, 203
    anfibio, adiestramiento, 33-34, 40, 196
Annual, 30, 46, 51
    Annual, desastre de (1921), 8, 29, 37, 46-47, 61-62, 80, 82-83
antemuralla, 13, 19, 25
Aparicio Azcárraga, Rafael, 101-120, 123-140, 143-182
Apoyo Aéreo Cercano (CAS), 110
apoyo de fuegos, 34, 38-39, 63, 96, 98, 194-195, 198
Aragón, 11-12
    aragoneses, 151
Aranguren Roldán, José, coronel, 181
arcabuz, 16-17

Argelia, 81, 113
Argel, 12, 15-16, 18, 21
argelino, 16, 18, 22, 25, 45, 53-54
Armada, armadas, 6, 8, 16, 18-19, 22-23, 31, 33-40, 67-71, 75, 84, 87, 90, 92-96, 98, 111, 117, 120, 124, 130, 134, 138-139, 160, 173, 212, 214
armamento, armamentístico, 43, 51-53, 60, 62, 68, 79, 102, 111, 131, 137-138, 143, 151, 157, 186, 223-225, 229
Armengaud, coronel, 131, 133
Army, 190-191
arsenal
arsenal de Cartagena, 95
arsenal de Ferrol, 69, 95
arsenal de La Carraca, 69
artillería, 16, 20, 27, 39-40, 44, 46, 49, 52, 54, 60, 62, 65, 69, 75, 96, 104, 107, 110-111, 113, 116-117, 124-125, 134, 152, 158-159, 162-163, 165, 167, 173, 175, 180, 186, 195, 209, 211, 219, 227-229
artillería naval, 13, 110, 146, 160, 174
artillería rifeña, 52, 55-56, 129, 158, 161, 164
artilleros, 44, 48, 104-105, 114, 174, 195
ascensos por méritos de guerra, 62, 66, 95, 227
asedio, 18-19, 23, 44, 49, 148
ataques en profundidad, 111-113
Atlántico, océano, 12, 15, 21, 23, 29
Austria, Juan de, 19
automóviles, 36, 52-53
automóviles ligeros y pesados, 61
Aviación, 52-53, 56, 61, 70, 92, 109, 111, 113, 129, 131, 134, 151, 160, 167, 171-172, 179-180, 186, 195, 207-210, 214, 218, 223-224, 228, 237-238, 240
Aviación Militar, 109-111, 134, 239
Aviación Naval, 8, 70, 202
avión
avión *Breguet*, 53, 113, 120, 231
avión *Breguet 14*, 131, 133, 139-140, 164
avión *Breguet 19 A-2*, 109, 131, 133, 151, 164, 253, 256
avión *Bristol*, 113, 157, 231
avión *Bristol F-2,* 131, 169
avión *Bristol F-2B*, 133, 156, 259
avión *De Havilland*, 113, 140
avión *De Havilland (Napier) DH-9*, 133, 156
avión *De Havilland (Rolls) DH-4*, 131, 133, 156
avión *Fokker C-4*, 109, 131, 133, 156-157, 168, 232
avión *Junker F-13*, 111, 120, 140, 258
avión *Macchi M-24*, 131, 133-134, 160, 162
avión *Nieuport 29 C*, 131, 133, 232
avión *Potez 15A-2*, 133
aviones sanitarios, 177

Axdir, 30, 36, 49, 52, 96, 98, 101, 103, 105, 113, 149, 164, 167, 178-182, 192, 207, 209, 220, 226, 230, 242-245

B

Ballenilla y García de Gamarra, Miguel, 8-9, 201-203
Balmes, teniente coronel, 151, 180
bálticas, islas, 35, 194, 196
bandera
    bandera (unidad militar), 39, 64-65, 125, 135, 145, 148, 151, 153-154, 158, 161-163, 168-169, 173, 175, 177, 180, 210-213
    bandera (emblema), 65, 128-129
Barbarroja, Hayreddín, 15-16
barcazas, 36, 94, 97, 101, 139, 228-230
    barcazas K, 8, 37-40, 70, 72, 76, 93, 98, 101, 103, 115-117, 120, 125-126, 129, 136, 139, 145-148, 154, 156, 162, 171, 208-209, 212, 231
    barcazas *K-5*, 136
    barcazas *K-1*, 136, 154
    barcazas *K-11*, 136
    barcazas *K-15*, 136
Barceló, buque hospital, 120, 135, 138, 161, 175, 213
barcos aljibe, 72, 93, 115, 126, 146, 160, 212-213
barracones, 62, 209
batalla, 68, 110
    batalla de la Prevesa (1538), 21
    batalla de Lepanto (1571), 21
    batalla de Tsushima (1905), 68
batallón, batallones, 27-28, 38-39, 64-65, 82, 117, 124, 175, 194, 196-197
    Batallón África, 145
    Batallón de Cazadores de África, 65, 125, 145, 159, 168-169, 173, 210-214, 230
    Batallón de Infantería de Marina, 33-34, 71, 95, 125, 135, 169, 210, 213
    Batallón Navarra 25, 152
    Batallón Serrallo 69, 152
batería, 52, 65, 82, 103, 105, 116-117, 124-125, 129, 135, 145, 151, 156, 158, 164, 167-169, 173-175, 180, 209-211, 213-214, 220
    batería Schneider, 125
    contrabatería, 104-105, 160, 164, 167
Bazán, Álvaro de, 16, 18
Ben Alí, caíd, 43
Ben Ali el Faquih Ben Lahia, Mohamed, 45
Ben Ali el Maalen, Haddu, 53
Ben Ali el Uakkili, Mohamed, 45
Ben Haddu Ben Ali, Ali (caíd Al-luch), 43
Ben Karrich (posición), 151
bengalas, 110, 113, 134

Berbería, berberisco, 11-12, 14-16, 19, 21, 23
Berenguer, Dámaso, 29-30, 37, 67
Berenguer, Federico, 39
Bey, Haldar, 54
Bey, Hamid, 54
Bizerta, 19, 88
Blanco Núñez, José María, 59-73, 101-120, 123-140, 173, 176
Blas de Lezo, crucero, 72, 93, 212, 230-231
    clase Blas de Lezo, 70
Boado Suances, capitán de fragata, 126, 146, 156
Bocaya, 112-113
Bohut Bel Hach, Mohamed, 43-44, 47
bombardeo, 36, 39, 56, 61, 63, 72, 109-112, 129-131, 138, 146, 148, 151, 156, 158, 164, 167, 171-172, 179, 210, 218, 223-224, 231
    bombardeo de Laucién (1913), 61
    bombardeo naval, 36, 231
bombas, 52, 95, 111-112, 131-132, 138, 152, 164, 168, 172, 179, 210, 218, 223-224
    bombas aéreas, 111, 138, 158
    bombas de mano, 52, 137
    bombas de trilita, 111, 137, 210
    bombas incendiarias, 111
Bonita, cala, 99, 102-103, 140, 146, 164, 209
botín
    botín de cautivos, 11, 18
    botín de guerra, 51-52, 158
brigada, 31, 59, 64-65, 72, 107, 115-117, 123-124, 146, 154, 189, 191, 196
    Brigada de Ceuta (brigada del general Saro, Brigada Saro), 72, 101-103, 107, 109, 120, 124, 128-129, 134, 144-148, 154-155, 162, 164-165, 167-168, 173-174
    Brigada de Melilla (brigada del general Fernández Pérez, Brigada Fernández Pérez), 71-72, 102-103, 107, 109, 120, 125-126, 129, 134, 136, 144-146, 154-155, 162-168, 175, 180, 229
    brigada de reserva, 31, 65
    brigadas de cazadores, 59
    Primera Brigada de Cazadores, 60
Bu Zeitrim, 151
Budra, Ahmed, 43-44
Bugía, 12, 14-15, 17
Burguete y Lana, general, alto comisario, 37-38
Buyibar, monte, 103, 170-172, 175, 229-230

C

caballería, 27, 62, 64-65, 106, 126, 158, 181, 211
    caballos, 49, 65
Cabañal, buque, 135

cabila
cabila de Anyera, 30, 143, 153
cabila de Beni Said, 50
cabila de Beni Tuzin, 46, 56
cabila de Beni Urriaguel, 35, 45-47, 49-50, 52, 78, 92, 143, 153, 177, 220
cabila de Beni Zeroual, 84, 89-90
cabila de Bocoya, 43, 45-46
cabila de Tensaman, 44-47, 49, 163
Cabo de Agua, 31, 34, 59
Cádiz, 66-67, 69, 93, 95, 120, 139, 175
caíd, 43-44, 47-48, 52
caídes *bachá*, 48
caídes *hasmin*, 48
Calleja Leal, Guillermo, 101-120, 123-140, 143-182
camillas, 119, 139-140, 161, 165
camilleros, 119-120, 139, 165, 173, 180, 212
campaña, 29, 31
campaña de Melilla (1909), 28
campaña de Marruecos (1920-1927), 33
Campins, Miguel, teniente coronel, 119, 145, 159, 168, *véase también* columna
Canarias, islas, 21, 113
Cánovas del Castillo, cañonero, 72, 128
tipo Cánovas del Castillo, 70, 212
cañón, 36, 46-47, 49, 52, 62, 65, 67, 147, 151, 164, 167, 171, 174, 218
cañones Schneider, 52, 60, 65, 105
cañonero, 31, 34-36, 38-39, 67, 70, 72, 76, 93, 95, 126, 128, 167, 212, 231
Capaz, comandante, 29, 44
Carlos II, rey de España (1665-1700), 23-25
Carlos V, rey de España (1516-1556) y emperador de Alemania (1520-1558), 16-17
carros, 125, 136, 158
carros de asalto, 38, 125, 211
carros de combate, 62-63, 103, 136, 145, 148, 158, 168-169
carros *FT-17*, 63, 125, 156
Cartagena, 28, 67-70, 95, 126, 128, 174
cartografía, 38, 105, 113, 226
cartuchos, 52, 114, 116-117, 228
Casablanca, 59, 64, 68, 113
Castilla, 11-12, 14, 23
Castilla, buque, 135, 213
Cataluña, crucero, 33, 76, 95
cautivos, 11, 18
Cavalcanti, comandante general, 36
Cazadores de África, *véase* batallón
Cazaza, 12
Cebadilla, playa de la, 96, 98-99, 102, 111, 146, 155-158, 162-163, 165, 167, 171, 175, 177, 181, 198, 201, 208-209, 218, 220, 227-229, 232, 247, 251, 254

Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900), 68-69
Ceuta, 12, 21, 23, 30, 38-39, 65, 67, 76, 80-81, 93, 96, 98, 101-103, 105-106, 115-117, 120, 124-126, 128-129, 134-135, 138-139, 143-149, 151-152, 155, 162, 165, 167-168, 173, 175, 181, 207, 211-212, 214, 229, 263, *véase también* brigada, comandancia, convoy, harca
Chambrum, general, 85
Chelja, 47, 62
China, 188
Cirilo Amorós, buque, 135
Cisneros, cardenal (Francisco Jiménez de Cisneros), 12-15
Clavero Mañueco, Jorge, 101-120, 123-140, 143-182
códigos de señales, 38, 129, 228
columna
columna de Campins, 119, 145, 159, 168
columna de Franco, 119, 145, 168, 173
columna de Goded, 119, 168-169, 173, 175
columna de Losada, 173
columna de Martín, 119, 145, 158-159, 168, 173
columna de Vera, 119, 168-169, 173, 175, 180
columnas móviles, 27
columnas, táctica de, 28-29
comandancia
Comandancia de la Guardia Civil en Marruecos, 105
Comandancia General de Ceuta, 67, 76, 93, 124, 143
Comandancia General de Larache, 143
Comandancia General de Melilla, 20, 29, 46, 60, 63, 67, 76, 93, 124, 128, 163, 210
combate
combate de Abarrán (1921), 46
combate de Monte Arruit (1921), 44, 51
combustible, 95, 131
compañía, 38, 64-65, 116, 124-125, 136, 145, 151, 160, 168-169, 173-175, 177, 180, 211-214
Compañía de Aerostación de Guadalajara, 109, 154, 213
Compañía de Mar de Melilla, 160, 211
Compañía Transmediterránea, 72, 94, 134, 136, 196, 227-228
comunicaciones, 27, 31, 38, 49, 54, 60, 69, 75, 81, 85, 89-90, 107
Confederación de Gomara, 50
conferencia
Conferencia de Algeciras (1906), 29, 36, 59
Conferencia de Berlín (1885), 188
Conferencia de Pizarra (1922), 29-30
Conferencia de Planeamiento de Madrid, Acuerdos de Madrid (junio-julio de 1925), 30, 85-90, 128
Cónico, monte, 103, 172, 175, 229

conservación de plazas, 17, 20-25
continuidad en la acción, 29
contrabando, 83, 86, 143, 146
convoy, 71, 106-107, 128-129, 135, 145-147, 151-152, 160, 210, 220, 227
    convoy de Ceuta, 129, 135
    convoy de Melilla, 126, 135
Corbett, Julian S., 188
coronelías, 12
corrección de tiro, 60, 104, 110, 113-114, 148, 194
corso, 11-12, 14, 16-17, 21, 23, 146
croquis, 39, 91, 113-114, 129-130, 155, 166, 170, 178, 230, 237-241, 243
cruz
    Cruz del Mérito Militar, 109
    Cruz Laureada de San Fernando, 66, 152
    Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, 93, 95
    Gran Cruz de la Orden Naval de María Cristina, 93, 95
Cruz Roja Española, 111, 119-120, 132, 139-140, 176-177, 196, 258
cruzada, ideal de, 11
cuadrícula, cuadriculado, 27, 105, 134
    cuadriculado del terreno, 105
Cuerpo
    Cuerpo de Administración Militar, 61
    Cuerpo de Intendencia, 61, 160
    Cuerpo de la Guardia Civil, Guardia Civil, 9, 105-106, 111, 175, 181, 203, 263
    Cuerpo de Marines, Marines, 188-198
    Cuerpo de Sanidad Militar, 117-118, 138, 229
Cullera, buque, 72, 135

D

Danser, Simón, 21
Dar Drius, 95, 131, 133, 139-140
Dardanelos, desastre de los, 107, 117, 136, 188, 202
Dato, cañonero, 72, 147, 167
Dávalos, Andrés, príncipe de Montesarchio, 23
De Mesa Gutiérrez, José Luis, 43-56
Dédalo, portaeronaves, 31, 37-38, 72, 114, 120, 126, 132-133, 146, 154, 164, 168, 195, 226, 230-231, 257
Depósito de la Guerra, 91, 96, 238, 240
desembarco
    desembarco anfibio de Alcazarseguer (marzo de 1925), 38-39, 64, 95, 107, 136, 143, 145, 196
    desembarco anfibio de Casablanca (1907), 64
    desembarco anfibio de Galípoli (febrero de 1915), 35, 37, 124, 136, 186, 188-189, 194-196, 202
    desembarco anfibio de Larache (1911), 33, 35, 64

desembarco anfibio de Uad Lau (1926), 64
desembarco de Alhucemas (8 de septiembre de 1925), *passim*
desembarco de Daiquiri (1898), 196
desembarco de Liuhe (agosto de 1937), 196
desembarco de Normandía (1944), 196, 202
desembarco de Shanghái (enero de 1932), 196
desembarco de Suvla (agosto de 1915), 136
desembarco, operaciones de, 27, 136, 231-232
desembarcos secundarios, 198
desertor, 52, 54-56, 85, 112-113, 167, 181
Despujol, Ignacio, general, 93-94, 123
día D, 72, 138, 147, 154-158, 160, 196
Díaz Arias-Salgado, capitán de fragata, 145
Díaz del Río, Cándido, capitán de Infantería de Marina, 36
diplomático, 83, 85, 118
Directorio Militar, 66, 77, 79-81, 83, 86, 89-90, 123, 128, 218-220, 222, 226, 231
dirigible, 72, 109, 114, 132-133, 195
división, 30, 34, 60, 66, 88, 108, 118, 123-125, 169, 174-175, 189, 227-228
Djerba, isla de (Gelves), 14
doctrina, 6-7, 33, 188-189
doctrina anfibia, 9, 27, 34, 38, 188-191, 193-196
Domínguez Sánchez, Encarnación Pilar, 205-259
Dragut, corsario, 17-18
dreadnought (acorazados monocalibre), 68-69

E

Ebro, río, 28
Ejército
Ejército de África, 93-94, 107, 124, 230
Ejército de Melilla, 229
ejército *de naciones*, 19
Ejército de Operaciones, 67, 218-220, 222
Ejército de Tierra, 59-67, 160
Ejército del Aire, 203
El Atalayón (base de hidroaviones), 71-72, 130-131, 133-134, 162, 249
El Telegrama del Rif, 47, 136
escalón (unidad de división), 38, 94, 107, 115-117, 138-139, 144, 167, 172, 196, 220
Escolano, vapor, 135, 185, 191, 193, 208, 213
escuadra
escuadra (aérea), 133
Escuadra de Instrucción (hoy Flota), 71-72, 92-97, 107, 126-129, 134, 146, 148, 154, 164, 167, 208-210, 212, 218-219, 226, 230-231
escuadra francesa de cooperación, 96, 108, 208-209, 212-218
escuadra (naval), 16, 18, 67-68, 88, 92-93, 107, 120, 132-133, 228, 230
escuadrilla, 38, 71-72, 98, 130-133, 151, 154, 156-158, 162, 164, 167-168, 172, 174, 218, 253

Escuadrilla Aeronáutica Naval, 162
escuadrón, 20, 27, 64-65, 82
escuela, 34, 70, 118
Escuela de Aviación Naval, 70
Escuela de Guerra del Ejército, 226
Escuela de Medicina de Tánger, 52
Escuela de Tiro y Bombardeo, 109
Escuela Nacional de Aviación Civil, 109
Escuela Naval Militar, 196
Escuela Superior de Marina, 88
España n.º 5, transporte, 38, 135
Espinosa de Orive, José, 180
Estado Mayor, estados mayores, 6, 30, 43, 62, 67, 76, 86, 92-93, 98, 107, 123, 126, 128-129, 134, 138, 144-147, 186, 226, 241-242, 244
Estado Mayor Central, 30, 76
Estado Mayor de la *Army*, 191-192
Estado Mayor de la Comandancia General de Melilla, 210
Estado Mayor de las Fuerzas Navales, 94, 146
Estado Mayor del Cuartel General del General en Jefe, 210
Estados Unidos, 67-68, 188, 190, 193
Estambul, 21
Estopiñán, Pedro de, 12
estrategia, 8-9, 12, 16
estrategia de líneas, 27
estrategia de litoral, 27-40
explotación del éxito, fase de, 101, 105, 171, 180

F

Fábrica de Armas de Granada, 138
faeneros, 125-126, 160, 211
Fajardo, Luis, 23
Felipe II, rey de España (1556-1598), 16, 18-20
Felipe III, rey de España (1598-1621), 21-23
Felipe IV, rey de España (1621-1665), 23
Fernández Pérez, Emilio, general, 71-72, 94, 96, 101, 107, 115, 125, 145-146, 163, 175, 207-210, 212, 228-230, *véase también* Brigada de Melilla
Fernández Silvestre, general, comandante general de Melilla, 30, 36, 106
Ferrándiz y Niño, José, 31, 67-70
ferrocarril, 148, 188, *véase también* tren
Fez, 43, 81, 83, 89-90, 131, 133
Flórez y Carrión, Manuel, 70
flota, 13, 18-19, 21, 71, 88, 208
Flota de Transporte, 71, 96, 212
flota mercante, 134
flotas corsarias, 23

flotas de Indias, 21
flotilla, 108, 135-136, 145-146, 212-213
Flotilla de Submarinos, 71-72, 126
flotilla naval francesa, 158
flotillas de transporte, 126, 134
Fontenla Ballesta, Salvador, 59-73
fortificación, 20, 22, 52, 92, 96, 116, 158-159, 164, 171, 175, 177, 179-180, 202, 236
fotografías, 9, 40, 47, 66, 109, 125, 189, 227
fotografías aéreas, 105, 113-114, 130, 136, 198, 238
Frailes, punta de los, 92, 103, 158, 163, 185, 232, 254
Francia, 6, 14-15, 31, 46-47, 55, 59, 66, 68, 76, 78-79, 81, 83, 85-89, 92, 98, 112-113, 123, 125, 128, 130, 132-133, 188, 256
Franco, Francisco, coronel, jefe del Tercio, 119, 145, 154, 157, 168, 173, *véase también* columna
frontera, 19, 51, 79, 83, 85
fuego naval, 36, 38, 96, 98, 129, 154-155, 164, 186, 195
Fuentes Pila, Joaquín, 152
fuerzas
fuerzas aéreas, 9, 95, 133-134, 150, 231
Fuerzas Aéreas del Norte de África, 109, 123
Fuerzas Armadas, 6-7, 33, 201-203
fuerzas de desembarco, 52, 92, 94, 159, 187
fuerzas de élite, 59
fuerzas navales, 9, 71-73, 75-77, 87, 93, 96, 107, 123, 126, 128, 150, 167, 230
Fuerzas Navales de Marruecos, 31, 92
Fuerzas Navales del Norte de África, 71-72, 76-77, 92-94, 97-98, 107, 126-129, 146, 167, 207-208, 210, 212
Fuerzas Regulares Indígenas, 60, 65, 153, 169, 175
fuerzas terrestres, 9, 77, 105, 227
Fuerzas Terrestres del Norte de África, 123
Fuller, Ben H., 189
fusil, fusilería, 46, 49, 51-53, 60, 62-65, 112, 116-117, 146-147, 177, 218, 225

G

gabarra, 126, 146
galera, 16, 18, 22
Galípoli, *véase* desembarco
ganado, 65, 102, 105, 114, 117, 126, 135, 139, 160, 164, 171, 175, 213, 219
García-Aldave, José, general, 34
García de la Herrán, Miguel, coronel de ingenieros, 180
García Escámez, Francisco, 151, 153
gases asfixiantes, gases tóxicos, 38, 63, 111
Gibraltar, *véase también* peñón de Gibraltar
Gibraltar, ciudad, 80-81
Gibraltar, estrecho de, 11

globo, 109, 154, 195
globo *Avorio Prassone*, 113
globo cautivo, 73, 132-133, 146, 148, 154
globos estáticos, 60
Goded, Manuel, 29, 101, 119, 163, 168-169, 173, 175, 177, *véase también* columna
Gomara, 29, 43-44, 47, *véase también* Confederación de Gomara
Gómez Plata Mateu, Marcelino, capitán, 181
Gómez-Jordana Sousa, Francisco, general, 28, 34, 77-79, 84, 86, 91-92, 94, 226, 231
Gómez Spencer, capitán, 178
Gómez Ulla, Mariano, 117-120, 165, 176, 196
Gómez Zaracíbar, José, 152
Gran Capitán (Gonzalo Fernández de Córdoba), 12, 15
Granada, 11-12, 14, 18, 138
granadas, 46, 52, 55, 60, 116-117, 175
grupo
Grupo de *Fokker C-IV*, 109, 168
Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas de Melilla, 153, 169, 175
Grupo de Hidroaviones, 133
Grupo de Regulares de Melilla, 20, 125
Grupo de Regulares de Tetuán, 25, 145
guardacostas, 38-39, 72, 76, 98, 126, 156, 212
guardias, 49
guerra
guerra de Holanda (1672-1678), 23
guerra de la Restauración portuguesa (1640-1668), 23
guerra greco-turca, 188
guerras carlistas, 27-28
guerras de Cuba, 27, 67, 70
Primera Guerra Mundial, Gran Guerra (1914-1918), 35, 45, 47, 52, 54, 59, 61, 70, 72, 78, 82, 88, 104, 107, 109, 117-118, 186, 193, 202
Segunda Guerra Mundial (1939-1945), 6, 9, 118, 188-190, 193, 195, 203
tercera guerra carlista (1872-1876), 27
Guerra Goyena, Eduardo, contralmirante, 72, 93-94, 126

H

Hallier, almirante, 71-72, 86-88, 98, 126, 128, 158, 208-210
harca, 38, 43-48, 50, 61, 145, 158, 165, 167
harca de Larache, 125, 135, 146, 168, 174
harca de Muñoz Grandes de Ceuta, 158
harca de Tetuán, 125, 168, 173
harca Solimán, 180
harca Varela de Melilla, 125, 135, 165, 169, 175, 177, 180
Heintgent, Walter, 52
herencia patrimonial, 25

heridos, 44, 72, 109, 111, 119-120, 138-140, 146, 151, 153, 160-161, 165, 171, 176-177, 196-197, 202, 213, 228
Hernández Menor, Ángel, 158
heroísmo, 152, 160, 168, 202
Herrán Rodiles, Gonzalo, 180
Hespérides, buque, 135, 160
hidroavión, 38, 71, 111, 130-133, 146, 156-157, 172, 176, 179, 223-224
    hidroavión ambulancia *Junker F13W*, 140
    hidroavión *Dornier Wal*, 120, 131, 160, 232
    hidroavión *Macchi-24*, 160
higiene, 118, 120, 138, 211-212
Hodges, Campbell B., comandante, 191, 193
Holanda, 19, 21, 23
Honein, 16
hospital, 38, 72, 118-120, 135, 138-140, 176-177
    buque hospital, 120, 138-139, 146, 161, 171, 175-177, 196, 213
    hospital a lomo «Gómez Ulla», 119, 165
    hospital de campaña, 52, 119, 125, 135, 138-139, 161, 196, 211-212
    hospital de la Cruz Roja, 139-140
    Hospital Militar de Carabanchel, 118
    hospital militar fijo, 119-120
    hospital militar móvil, 119-120
    hospitales quirúrgicos de montaña, 63, 119, 165
    trenes hospital, 139

I

Ibáñez de Aldecoa, teniente de navío, 154
idalas, 50
Imperio otomano, Sublime Puerta, 11-12, 15, 17-19, 21
indígenas, 31, 53-54, 60, 62, 65, 115, 133, 138-139, 153, 161, 169, 175, 202, 214
infantería, 12, 15, 38-39, 62-66, 110, 116, 125, 152-153, 158, 168, 172, 180-181, 193, 211, 227, 229
    Infantería de Marina, 33-34, 36, 71, 95, 125, 135, 169, 188, 210, 213
ingenieros, 39-40, 62, 105, 109, 115, 125, 152, 180, 211, 213, 227-228
    ingenieros militares, 20
    ingenieros navales, 69
Inglaterra, ingleses, 19, 21, 37, 68-69, 81, *véase también* Reino Unido, Gran Bretaña
Instituto
    Instituto Hidrográfico de la Marina, 96
    Instituto Histórico de Cultura Militar, 9, 203, 263
Instrucciones generales para la operación de desembarco (Primo de Rivera), 98-99, 108, 128-129, 160, 202, 205, 207-217
intendencia, 44, 61, 92, 120, 125, 160, 211-213, 228, *véase también* Cuerpo
iperita, 105, 111, 137-138, 225
islam, 11-13, 17, 21, 25

Isli, río, 167, 171-172, 177
Issonal (posición francesa), 150
Italia, italianos, 11-12, 15-16, 22, 54, 61, 83, 112, 131, 136
Ixdain, playa y cala, 154, 157-158, 160, 196, 198, 232

J

Jaime I, acorazado, 70, 72, 123, 126, 128-129, 132-133, 135, 147-148, 158, 167, 174, 195, 210, 212-213, 220, 230-231
Jaime II, buque, 135, 208
Japón, japonés, 68, 188, 190-191, 196
Jatabi, Haddu Ziani (el), 43
Jatabi, Mohamed ben Abd el-Krim (el), líder rifeño, 30, 43-55, 67-68, 76-85, 92, 96, 101, 111-113, 131, 146, 149-151, 153, 158, 162, 164, 177, 179, 182, 198, 201-202, 226, 232
Jatabi, M'Hamed (el), hermano de Abd el-Krim, 43
Jatabi, Solimán (el), primo de Abd el-Krim, 146
Jeriro (el), Ahmed, 43, 151
jinetes, 49
juntas de defensa, 62

K

Kert, río, 29, 133, 239
Kindelán y Duany, Alfredo, 109
Klems, Joseph, 54, 167
Komintern, 54
Kudia Tahar, 44, 130, 146-153, 162-164, 180, 201-202

L

La Goleta, 16-17, 19
La Mamora, 21, 23
la Rocosa, playa de, 146, 148, 164, 179-181, 208, 218, 230, 250
lancha, 36, 136, 145, 167, 193-194
    lancha *I-5*, 146
    lanchas a vapor, 135
    lanchas de desembarco, 157, 196-197
    lanchones, 35
Larache, 21-23, 27, 33, 35-36, 65, 67, 105-106, 125, 143, 146, 151, 158, 167, 210-211, *véase también* aeródromo, comandancia, desembarco, harca, mehala
Lauria, cañonero, 36, 38, 70, 72, 76
Lazaga, contratorpedero, 167, 230-231
Legión española, *véase* Tercio
Legión Extranjera francesa, 52, 54, 56, 167
Lerma, duque de, 22
ley
    Ley de reclutamiento (1912), 61

Ley Maura-Ferrándiz (1908-1909), 31, 67-70
Libia, 11
Liddell Hart, Basil, 109, 186
Linares y Pombo, Arsenio, general, ministro de la Guerra, 76
Línea Estella, 31, 38, 77, 84, 143, 145, 149-151, 153
Listani (desertor), 56
logística, 8, 12, 29, 40, 92, 101, 113-114, 117, 134-140, 143, 160-161, 170, 175, 186, 191, 196, 198, 203
López Calderón, Teodoro E., 6-7
López, Mourín, Elvira, 140
Losada, teniente coronel, 173, *véase también* columna
Luis XIV, rey de Francia (1643-1715), 23
Luque Arenas, Juan, teniente, 181, 263
Lyautey, Louis Hubert, mariscal, 31, 82-86, 113, 133

M

M'Ter, río, 31, 37
Madrid, 30, 66, 76, 83-87, 91, 107, 120, 128, 139-140, 160, 185, 191, 193, 226-227, *véase también* Conferencia de Planeamiento de Madrid
Magreb, 12, 14-15, 19, 21, 23
Mahan, Alfred T., 186, 188
Mahcamas, 49
Mahdia (ciudad de África), 17
Majzén, 29, 31, 44, 46, 50, 89
Málaga, 87, 120, 139-140, 161, 175, 177
Malmusi, monte, 103, 158, 160, 162, 164, 167-168, 172-174, 181, 227, 229-230, 250
línea monte Malmusi-Morro Viejo, 103, 154, 166-171, 174, 202
Malta, 16-17, 19
mando
mando, cadena de, 67, 123-124
mando, estructura de, 65-67, 124-126
Mando Componente Naval, 71
mangueras, 115, 160
Mar Chica, 31, 36, 130-131, 133
Marina, 33-34, 36, 53, 67-68, 71, 75-76, 86, 88, 90, 92-93, 95-97, 115, 125, 128, 135-136, 145-146, 160, 169, 188, 191, 209-210, 212-214, véase *también* Infantería de Marina
Marina británica, 136
Marina de Guerra, 92, 97, 212
Marina francesa, 71, 128, 188
Marines, 188-198
Marine Corps Schools, Quántico (Virginia), 189
Marruecos, 6, 8-9, 11, 19, 23, 27, 29, 31, 33-34, 37, 43, 47, 50, 54, 59, 61-63, 66-68, 79-90, 92-93, 95, 104-106, 111-113, 131, 138, 144, 149, 154, 181-182, 202-203, 214, 223, 226, 231, 237, 240-241, 243, 246-248, 250, 256, 263

Martín, coronel, 145, 158-159, *véase también* columna
Martín, río, 135, 140
Martínez Anglada, José, 153
Martínez Anido, Severiano, general, comandante general de Melilla, 38
Martínez de Merlo, Jesús, 123-140
Maura, Antonio, 29-31, 33, 67-70
Mazagán, 21, 23
Mazalquivir, 12, 19, 21
Medalla Naval colectiva, 160
médicos, medicina, 52, 117-120, 138-140, 161, 175
    médicos militares, 117-118, 120, 176
Mediterráneo, mar, 11-12, 15, 19, 21-22, 29, 81, 87-88, 115, *véase también* Compañía Transmediterránea
mehala, 38, 46, 135, 145
    mehala de Harb, 48
    mehala de Larache, 158, 173
    mehala de Melilla, 125, 169, 175, 177
Melilla, 12, 20-21, 23, 25, 28-30, 34, 36, 38, 43-44, 46-47, 60, 63, 65-67, 71, 76-77, 80, 82, 91, 93, 96, 98, 101-103, 105-106, 113, 115-117, 120, 124-126, 128, 130-131, 133-134, 136, 138-140, 144-154, 160-169, 173, 175-177, 180, 207-208, 210-211, 213-214, 218, 220, 223-224, 227-229, 231, 235, *véase también* brigada, campaña, comandancia, compañía, convoy, ejército, grupo, harca, mehala, regimiento
Méndez Núñez, crucero, 72, 212, 230-231
mercenarios, 49, 53, 158
meteorología, 62, 77, 92, 99, 171, 201, 223-224
metralla, 60, 175-176, *véase también* ametralladoras
Metz, crucero, 72, 158
mías, 46-47, 49
Millán-Astray, José, teniente coronel, 62
minas, 15, 23, 157-158, 196
ministerio
    Ministerio de Asuntos Exteriores, 83
    Ministerio del Estado, 67
    ministerios de Guerra y Marina, 77
Miranda, almirante, 70
Miranda Freire, Francisco Javier, 27-40
Monarquía hispánica, 13, 16-23, 25
Morales Trueba, Adolfo, 75-99
Moreno Carbonero, José, 153-154
Morro Nuevo, 96, 98, 103, 146, 155-156, 158, 163-164, 167, 201, 207-209, 227, 229, 241, 246-247
Morro Viejo, 98, 103, 154, 160, 167, 171, 174, 202, 207, 218, 227, 229
morteros, 63, 65, 116-117, 151, 158, 163
movimiento buque-costa, 34, 37-38, 97, 108, 193-194, 198
mulberries, 196

Muley Rachid, 23
Muley Xeque, 23
Muley Zidan, 23
mulos, 63, 65, 118, 126, 139, 160, 171
munición, municionamiento, 16, 36, 46, 52, 62, 92, 94, 101-103, 114, 117, 126, 130, 144, 158, 163-164, 174, 195-196, 207, 209-210, 218, 229
    municiones, parques de, 52
Muntané Cirici, Bartolomé, 152

N

Navarro, Pedro, 14-15
Navarro Miegimolle, Antonio, 180
Navarro Suay, Ricardo, 101-120, 123-140, 143-182
Navy, 190-191, 195
negociación, 16, 28, 77, 80, 92
    Oujda, negociaciones de (1926), 81
Nombela Tomasich, Antonio, teniente piloto, 151, 153
Normandía, desembarco de (1944), *véase* desembarco

O

Obanos y Alcalá del Olmo, Federico, 34, 188, 196
obuses, 174, 210, 212, 214
    obús 105/11, 65, 105, 168, 173
Orán, 12-15, 18-21, 23, 25, 87
Ordiales González, Senén, 180
Orleans, don Alfonso de, infante, 168
Osma y Scull, Guillermo Joaquín de, 68

P

pacificar, pacificación, 31, 59, 76-77, 79-80, 82, 148-149, 175
Pacífico, océano, 190, 193
Palomas, monte, 103, 162, 164, 168, 171-175, 230
    línea monte Palomas-Buyibar, 170-174
panificación, 115, 125
París, acorazado, 72, 147, 154, 158
París (Francia), 66, 84, 87, 118
patrullas, 198, 256
    patrulleros, 70, 146
Payne, Stanley, 76
Pelayo, acorazado, 93, 95
peñón, peñones, 30
    peñón de Alhucemas, 23, 30-32, 105, 107, 160, 162, 167, 235
    peñón de Argel, 12, 16
    peñón de Gibraltar, 81

peñón de Vélez de la Gomera, 12, 14-16, 19-21, 23, 38, 147, 154
Peretti della Rocca, Emmanuel, 86, 89-90
Pérez de Guzmán, Juan, duque de Medina Sidonia, 12
Pétain, Philippe, mariscal, 97-98
picas, 16
plan del escalón de mar, 107
planeamiento, 6, 67, 75, 91-94, 96, 101-120, 134, 139, 143, 150, 156-157, 160, 186, 189, 191, 194, 196, 198, 201, 226
policía, 45, 55
Policía Indígena, 33, 43-44, 52, 60, 62
Portugal, portuguesas, 12, 19, 212
posiciones ocupadas (blocaos), 28
potabilizadora de agua, 61, 138, 160
Pozas, teniente coronel, 180
presidios norteafricanos, 13, 15, 19-20, 25
Primera Guerra Mundial, Gran Guerra, *véase* guerra
Primo de Rivera y Orbaneja, Miguel, 31, 38, 66-67, 71, 77, 79-81, 83, 90, 93-94, 97-99, 101, 103, 123-124, 128, 146-147, 151, 153-154, 160, 175, 180, 194, 198, 201, 214, 217
prisioneros, 36, 44, 55-56, 168, 171, 182
Protectorado de Marruecos, 8, 27-31, 37-38, 44, 47, 59, 61, 63-67, 70, 76-82, 84-85, 93, 95, 106, 112, 128, 131, 133, 137, 143-145, 148-150, 163, 182, 194, 201, 223-224, 227
Protectorado español, 37, 59, 65, 67, 70, 144, 148-149, 163, 194, 201
Protectorado francés, 47, 85
Pueyo Ayneto, Francisco, 180

Q

Quemado, cala del, 96, 99, 102-103, 148, 169, 171, 174, 177, 181, 196, 202, 209, 247-248, 252
Querquenes, isla de los, 15
Quesada González, José Miguel, 185-198
Quilates, cabo, 92, 148

R

radio, 49, 63
estaciones radiotelegráficas, 125, 128, 211
Raisuni, el, 47
razia, 22, 49, 230
reclutamiento, reclutar, 48, 61, 83, *véase también* ley
reconocimiento, 60-61, 63, 77, 164-166, 197-198
reconocimiento aéreo, 95-96, 111, 130-131, 146, 171, 194-195, 223-224
reconocimiento de costa, 34, 75
reconocimiento del terreno, 113-114
reembarque, 36, 38, 101, 174

regimiento, 64
Regimiento África, 125, 135, 175, 210
Regimiento de Infantería Ceriñola, 65
Regimiento de Infantería San Fernando, 65
Regimiento del Infante n.º 5, 151
Regimiento Expedicionario de Infantería de Marina, 36
Regimiento Melilla, 125, 135, 177, 210
Reglamento de enlaces, 110, 113, 134
Reina Victoria Eugenia, crucero, 70, 126, 146, 148, 154
Reino Unido, Gran Bretaña, británico, 31, 54, 68-69, 79, 81, 117, 119, 136, 186, 188
remolcadores, remolcar, 35-39, 72-73, 76, 93-94, 98, 126, 129, 136, 156, 187, 208, 212, 231, *véase también* Inglaterra,
repliegue, 36, 77, 143, 150, 165
República del Rif, el Rif, 43, 45, 47, 49-50, 55, 75-77, 79-83, 86-87, 92, 105, 112, 117, 151, 182, 226, 245
Restinga de la Mar Chica, 31, 36
Reyes Católicos, 11-12
Río Martín (ciudad), 146-147, 207
Rodrigo Martínez, Miguel, 153
Rodríguez Bescansa, Miguel, 180
Romero Serrano, José, 27-40
Rusia, 68, 112, 188

S

sacos terreros, 116-117
Sagunto, buque, 135
Salafranca Álvarez, Juan Ignacio, 143-182
sanidad, 39, 52, 120, 125, 135, 138-140, 160, 196, 198, 212-213, 227
sanidad militar, 117-118, 138, 229
Sanjurjo Sacanell, José, general, 94, 98-99, 107, 123, 125, 128, 147, 153-154, 175, 227
Santa Cruz de Mar Pequeña, 12, 16
Saro Marín, Leopoldo, general, 72, 94, 96, 98, 101, 107, 115, 125, 129, 135, 145-146, 155, 163, 168, 173-174, 207-209, 211, 213, 227, 229-230, *véase también* Brigada de Ceuta
Segunda Guerra Mundial, *véase* guerra
seguridad, 16, 21, 25, 29, 36, 78, 82, 89-90, 105, 108, 134, 180, 214
señales, 38, 110, 129, 134, 186, 209, 218, 228
señales con paneles y banderolas, 105
servicio militar obligatorio, 61
servicios de inteligencia, 112
Sevilla, 120, 138-139
Sevillano Cousillas, Ángel, 152
Sfiha, playa de, 96, 98, 159, 162, 209
Sidi Dris, 31, 36, 98, 128, 145-148, 159, 163, 208-209

Sidi-el-Hach-Mohamed, 164, 172
Sociedad Española de Construcción Naval S.A. (SECN), 69
socorro, 18, 23, 25, 30, 139, 147, 151-152
Soriano Escudero, Jorge, general, 72, 123, 133
sorpresa, 108, 157, 179-180, 186, 188, 196, 198, 108, 219-220
    sorpresa estratégica, 96, 149, 196
    sorpresa operacional, 96
    sorpresa táctica, 96, 162, 196, 198, 201
    sorpresa, ataque por, 36, 49, 61, 84
Sousa, Federico, general, 39, 151
Strasbourg, crucero, 72, 87, 158
Suani, playa de, 96, 146, 148, 158-159, 162, 208, 220
submarino, 70-72, 126, 136, 186, 198
Susi, Hamed, 52

T

tabor, 33-34, 38-39, 44, 46, 48, 50, 65, 125, 135, 145, 148, 151, 153, 159, 162-163, 168, 173, 180, 210-214
Tafersit, 46, 131
Tánger, 21, 23, 36, 38, 52, 54, 81, 85, 112, 143
telegrafía, telegráfico, 49, 55, 60, 62, 84, 128, 188, 211, 226, 231
    telegrafía sin hilos, 125

Tentative Manual for Landing Operations, 189, 191, 193-194, 196
tercera guerra carlista, *véase* guerra
Tercio de Extranjeros español, Tercio de la Legión (Legión española), 36, 39, 52, 54, 56, 62, 64-65, 125, 135, 145, 151, 153, 158, 161-162, 168-169, 173, 175, 177, 180, 210-211
tercios, 16
Tetuán, 38, 76, 93, 98, 105, 125, 131, 135, 139, 145-146, 148-154, 167-168, 173, 177, 180, 207, 210-211, 214, 217, 220, 229, 250, *véase también* aeródromo, grupo, harca
Tifaurin, 30, 38
Tiguisa, 44, 146
Tizzi Azza, 30, 139
Toledo Osorio, García de, 19-20
tratado
    Tratado de Alcaçovas (1479), 12
    Tratado de Lisboa (1668), 23
    Tratado de Soria o Monteagudo (1291), 11
    Tratado de Tordesillas (1494), 12
    Tratado de Versalles (1918), 186
    Tratado de 1912 (Tratado de Fez), 81
tregua, 19, 21
Tremecén, reino de, 19
tren, 139, *véase también* ferrocarril
    trenes hospital, 139
Tres Forcas, península de, 70, 144

trilita, 111, 137-138, 210, 225
trinchera, 49, 52, 55, 116, 146, 219
Trípoli, 12, 14-15, 17-18
Túnez, 14, 16-19, 21, 88
turbante, 46, 48-49
Turquía, turco, 11, 15, 19, 21, 54, 78, 112, 186, *veáse también* Imperio otomano

U

Uad Lau, 31, 38, 64, 77, 145-147, 159, 163, *véase también* desembarco
Uarga, río, 76, 79, 163
Uarga, ciudad, 43, 133
Utley, Harold H., 194

V

Valencia, 28, 66
Valle, Pedro del, 193
Velasco, contratorpedero, 167, 212, 231
Vélez, Esteban, 139
Vélez de la Gomera, *véase* peñón
Vera, coronel, 119, 168-169, 173, 175, 180, *véase también* columna
Vermeyen, Jan Cornelisz, 16-17
Vicente la Roda, buque, 135
Victoria, duquesa de la, 119, 140
Victoria Eugenia, reina, 119
vigilancia, 14, 48-49, 83, 85-87, 105, 113, 158, 171, 181
    vigilancia marítima, 17, 69, 85-87, 220
Villarreal, buque, 72, 120, 135, 138, 161, 175, 213
víveres, 36, 92, 101, 114-115, 117, 125, 130, 138, 162, 211
vuelos de reconocimiento, *véase* reconocimiento aéreo

X

Xauen, 44, 46, 49, 77, 113, 143, 227
Xixafen, 180

Y

Yebala, 43-44, 47, 49
Yolif Morgado, Francisco, vicealmirante, 71, 94-96, 98, 123, 126, 128, 174

Z

Zabalza de la Fuente, Miguel, 180
zapadores, 116, 120, 124-125, 135, 145, 168-169, 171, 173, 175, 177, 180, 211-213

ALHUCEMAS 1925, CIEN AÑOS DEL HISTÓRICO DESEMBARCO.

La operación militar conjunto-combinada que facilitó el fin de una guerra

Coordinador general de la obra: MIGUEL BALLENILLA Y GARCÍA DE GAMARRA,
Teniente general del Ejército de Tierra, Director del CESEDEN, Presidente de la CEHISMI

ALONSO ACERO, BEATRIZ, *CEHISMI, Edición del texto e imágenes, índice analítico*

MOLINA CAPILLA, JUAN IGNACIO, *Coronel del Ejército de Tierra, Secretario general de la CEHISMI, coordinador y asesor técnico*

© Autores:

AGUADO HERNÁNDEZ, JORGE, *Teniente coronel del Ejército de Tierra*

ALBERT SALUEÑA, JESÚS, *Coronel del Ejército de Tierra (retirado)*

ALONSO ACERO, BEATRIZ, *Doctora en Historia Moderna por la Universidad Complutense de Madrid*

APARICIO AZCÁRRAGA, RAFAEL, *Coronel de la Guardia Civil*

BLANCO NÚÑEZ, JOSÉ MARÍA, *Capitán de navío de la Armada (retirado), Vocal de la CEHISMI*

CALLEJA LEAL, GUILLERMO, *Doctor en Geografía e Historia por la Universidad Complutense de Madrid, Vocal de la CEHISMI*

CLAVERO MAÑUECO, JORGE, *General de brigada del Ejército del Aire y del Espacio*

DE MESA GUTIÉRREZ, JOSÉ LUIS, *Magistrado jubilado, investigador histórico*

DOMÍNGUEZ SÁNCHEZ, ENCARNACIÓN PILAR, *Licenciada en Geografía e Historia, Funcionaria del Cuerpo Facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos, Vocal de la CEHISMI*

FONTENLA BALLESTA, SALVADOR, *General de brigada del Ejército de Tierra (retirado)*

MARTÍNEZ DE MERLO, JESÚS, *Coronel del Ejército de Tierra (retirado)*

MIRANDA FREIRE, FRANCISCO JAVIER, *Coronel de Infantería de Marina (retirado)*

MORALES TRUEBA, ADOLFO, *Coronel de Infantería de Marina*

NAVARRO SUAY, RICARDO, *Teniente coronel médico, doctor en Medicina y en Historia contemporánea*

QUESADA GONZÁLEZ, JOSÉ MIGUEL, *Doctor en Paz y Seguridad Internacional, Instituto Universitario Gutiérrez Mellado (UNED)*

ROMERO SERRANO, JOSÉ, *Coronel del Ejército de Tierra (retirado)*

SALAFRANCA ÁLVAREZ, JUAN IGNACIO, *Coronel del Ejército de Tierra (retirado)*

El desembarco de Alhucemas, ejecutado el 8 de septiembre de 1925, marcó un hito en la historia militar mundial al ser la primera operación conjunto-combinada de la historia, con una destacada participación de fuerzas españolas del Ejército de Tierra, la Armada, la Aviación Naval y la Aeronáutica Militar, y con el apoyo de importantes contingentes navales y aéreos franceses. No es solo una página de nuestra historia, sino una enseñanza perdurable sobre cómo la unidad de esfuerzos, la planificación rigurosa y la determinación pueden superar los desafíos más formidables.

La presente obra, editada por la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), en colaboración con los Institutos de Historia y Cultura Militar y Naval, así como los Servicios Históricos y Culturales del Ejército del Aire y del Espacio y de la Guardia Civil, tiene un marcado carácter divulgativo. Conmemora el centenario de este hito mediante un enfoque interdisciplinar y una narrativa dinámica, ofreciendo una visión integral que permite comprender no solo los hechos que llevaron a la victoria en la bahía de Alhucemas y al cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España, sino también su relevancia en la historia militar nacional.

Este libro honra con justicia a quienes sirvieron en el Protectorado de Marruecos y preserva un legado que debe permanecer vivo en nuestra memoria colectiva. Es, en definitiva, un puente entre el pasado y el presente, y una brújula para orientar nuestra mirada hacia el futuro.





PUBLICACIONES DE DEFENSA

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE DEFENSA
SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL