

REVISTA GENERAL DE MARINA ARMADA

FUNDADA EN 1877



AGOSTO-SEPTIEMBRE 2025

100 AÑOS DEL RESURGIR DE LAS OPERACIONES ANFIBIAS







Prólogo del AJEMA	273
EL DECLIVE DE LAS OPERACIONES ANFIBIAS:	
Tanga, el primero de los asaltos anfibios de la Primera Guerra Mundial	278
Luis Solá Bartina, coronel de Infantería de Marina (†)	
El desembarco de Gallipoli	288
Juan Ignacio Pinedo del Campo, académico correspondiente de la Real Academia de la Mar	
EL RESURGIR DE LAS OPERACIONES ANFIBIAS:	
El desastre de Annual y el Expediente Picasso	324
José María Treviño Ruiz, almirante (retirado)	
Miguel Primo de Rivera	346
Alberto Manuel Lens Tuero, capitán de navío (retirado)	
Abd el-Krim	366
José Ramón Vallespín, capitán de navío (retirado)	
Antecedentes del desembarco de Alhucemas	378
José María Blanco Núñez, capitán de navío (retirado)	
Buques, medios aéreos y armamento empleados por la Armada en el desembarco de Alhucemas	400
Alejandro Anca Alamillo (marinero reservista voluntario honorífico)	
La aviación naval en el desembarco de Alhucemas	414
José Luis Nieto Fernández, capitán de navío (reserva)	
Desembarco de Alhucemas. Crónica de una operación anfibia	430
Marcelino González Fernández, capitán de navío (retirado)	
Resultado y consecuencias académicas del desembarco de Alhucemas en su centenario	456
Augusto Conte de los Ríos, capitán de fragata	
El desembarco de Alhucemas en la prensa de la época	470
Manuel Maestro López, presidente del Círculo Letras del Mar	
El desembarco de Alhucemas como referencia de temprana operación tanto conjunta como combinada.	484
Carlos Echeverría Jesús, profesor de Relaciones Internacionales de la UNED	
OPERACIONES ANFIBIAS, PRESENTE Y FUTURO:	
El futuro de las operaciones anfibias	498
Josep Baqués Quesada, profesor del Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado e investigador de la Universidad Francisco de Vitoria	
La necesidad de cambiar	518
Ignacio Urrutia Delgado, teniente coronel de Infantería de Marina	
Una fuerza anfibia decisiva para un incierto entorno estratégico	534
Mario Ferreira Anido, coronel de Infantería de Marina	
La importancia de los enlaces tácticos BLOS en las operaciones anfibias actuales	546
Diego Javier Isaac Hernández, capitán de infantería de Marina	
Libros y revistas	560



**Paseo de la Castellana, 109
28046 Madrid**

**NIPO 083-15-012-8 (edición impresa)
ISSN 0034-9569 (edición impresa)**

**NIPO 083-15-014-9 (edición en línea)
ISSN 2530-2361 (edición en línea)**

Depósito legal M 1605-1958

Director: coronel de Infantería de Marina Gonzalo RODRÍGUEZ DE TRUJILLO MONTERDE
Corrección de estilo: REVISTA GENERAL DE MARINA
Diseño gráfico y maquetación: REVISTA GENERAL DE MARINA
Imprime: Ministerio de Defensa

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Cuartel General de la Armada - Montalbán, 2 - 28014 MADRID
Teléfono: 91 379 51 07.
Correo electrónico: *regemar@fn.mde.es*

DISPONIBLE EN:

publicaciones.defensa.gob.es (Catálogo de Publicaciones de Defensa)
cpage.mpr.gob.es (Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado)
armada.defensa.gob.es

Precio ejemplar (IVA incluido): 2,00 €

Suscripción anual (IVA incluido):

España	-----	18,00€
Europa	-----	30,00€
Resto del mundo	-----	35,00€

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS:

NOVELDA (ALICANTE): LIBRERÍA FARÁNDULA, SAN JOSÉ, 9.
FERROL: CENTRAL LIBRERA FERROL S. L., DOLORES, 2.
MADRID: MINISTERIO DE DEFENSA. PEDRO TEIXEIRA, 15, BAJO / ALMACÉN DEL CENTRO DE PUBLICACIONES, CAMINO DE LOS INGENIEROS, 6.
ZARAGOZA: PUBLICACIONES ALMER, CESÁREO ALIERTA, 8.

VENTA ELECTRÓNICA:

publicaciones.defensa.gob.es
publicaciones.venta@oc.mde.es

PRÓLOGO DEL AJEMA



A lo largo de la historia, las operaciones anfibias han desempeñado un papel fundamental en el desarrollo de los conflictos. En ocasiones, con resultados determinantes.

La capacidad de proyectar el poder naval sobre tierra es una de las características más importantes y decisivas para una nación. Otorga a sus Fuerzas Armadas, concretamente a su Fuerza Naval, la capacidad de influir en los acontecimientos en tierra, y permite desempeñar un papel fundamental en las operaciones conjuntas aprovechando la libertad de acción que sólo proporciona la mar.



En Europa, pocas naciones cuentan con marinas de guerra con esta capacidad, y España es una de ellas. Estas naciones tienen la posibilidad de realizar intervenciones militares rápidas y decisivas, sin la necesidad de depender de bases terrestres cercanas. Esto es posible gracias a dos de las principales características de la Fuerza Naval: la capacidad expedicionaria y la autonomía logística. Ambas permiten desplegar y operar en cualquier parte del mundo, lo que puede prevenir a potenciales adversarios de emprender acciones hostiles.

En un contexto global donde las amenazas son cada vez más impredecibles, contar con

una Fuerza Naval capaz de actuar en tierra ofrece un valioso recurso para defender los intereses nacionales, tanto en territorio nacional como en regiones de interés, o asistir en su caso a los aliados en el marco de las organizaciones de seguridad y defensa. Desde una perspectiva política, se puede decir que esta capacidad otorga a las naciones que disponen de ella una valiosa herramienta estratégica en términos de disuasión, y es, por tanto, crucial para garantizar la seguridad nacional.

Este monográfico trata de ofrecer al lector una visión completa de este tipo de operaciones y nos invita a reflexionar sobre su

evolución a lo largo del último siglo, abordando no sólo los aspectos históricos más destacados, sino también los desafíos actuales y futuros en una de las áreas más fascinantes de la historia naval.

La valiosa aportación de los autores que colaboran en este número aborda el análisis de episodios como la batalla de Tanga y la campaña de Gallipoli, ambos representativos de las limitaciones tácticas, geográficas y logísticas de los desembarcos de la época. Operaciones todas ellas estudiadas con detalle y cuyas lecciones aportan un valor incalculable a la doctrina anfibia, cuyo presente y futuro se encuentra en constante evolución y ocupa el correspondiente espacio en este número.

Asimismo, ofrece una visión completa de los antecedentes, planeamiento y ejecución de, según la historiografía militar, la primera operación conjunto-combinada de la historia: el desembarco de Alhucemas. Una acción considerada el precedente directo de las operaciones anfibias modernas, modelo que después inspiraría, por ejemplo, los desembarcos aliados de la Segunda Guerra Mundial.

En dicho desembarco, la participación de aeronaves embarcadas proporcionó una ventaja significativa y resultó fundamental para asegurar el éxito de la misión. Podría decirse que en Alhucemas se llevó a cabo una de las primeras operaciones en las que tuvo éxito el empleo de la aviación

embarcada, una capacidad que sigue siendo determinante en la actualidad e imprescindible para consolidar la capacidad de proyectar el poder naval sobre tierra.

El estudio histórico y el análisis de las capacidades actuales y futuras presentadas a lo largo de los diferentes artículos que recoge la *Revista General de Marina* en esta ocasión ofrecen una amplia visión sobre las lecciones del pasado y su influencia en las doctrinas actuales.

No en vano, a medida que evolucionan la tecnología y la realidad geopolítica, surgen nuevos escenarios y amenazas cuyas características exigen el diseño y desarrollo de nuevas soluciones para seguir contando con capacidades que otorguen a la Fuerza Naval la superioridad en el enfrentamiento. Este monográfico, por tanto, anima a reflexionar sobre el papel que seguirán jugando estas operaciones en la defensa en el siglo XXI.

No quisiera finalizar sin antes expresar mi más profundo reconocimiento y agradecimiento a quienes, con empeño y desinteresado compromiso, han hecho realidad este número. Gracias por compartir tan valioso conocimiento y experiencia.

Antonio PIÑEIRO SÁNCHEZ

Almirante jefe de Estado Mayor de la Armada



Demostración anfibia en la playa del Campo de Adiestramiento Sierra del Retín
(CASR) en Barbate, con motivo de las DYNAMIC MARINER 25
Foto: Juan Diego López Melul





EL DECLIVE DE LAS OPERACIONES ANFIBIAS



TANGA, EL PRIMERO DE LOS ASALTOS ANFIBIOS DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL (*)

EN noviembre del año 2014 se conmemoró el centenario del primero de los asaltos anfibios habidos en la Gran Guerra, denominada Primera Guerra Mundial a raíz de la entrada de los Estados Unidos en el conflicto, en 1917. En el transcurso de esa sangrienta conflagración se registraron tres asaltos anfibios de importancia: Tanga (1914), Gallipoli (1915) e islas bálticas (1917). Los dos primeros, ejecutados por los británicos, fracasaron. Solo el último, llevado a cabo por el VIII Ejército alemán y un fuerte destacamento de su Flota de Alta mar, constituyó un rotundo éxito. Hay otras operaciones anfibias de menor cuantía, como la toma de las colonias alemanas en los archipiélagos del Pacífico y la de Tsingtao en China, justo al iniciarse la Gran Guerra, y las clásicas incursiones llevadas a cabo por los Royal Marines británicos contra Zeebrügge, en 1918, en el Flandes belga, al objeto de bloquear la salida al mar de los submarinos alemanes basados en ese puerto.

No obstante, las primeras acciones anfibias de la guerra fueron las del despliegue

neozelandés para tomar la colonia alemana de Samoa, que se realizó sin apenas resistencia. La siguiente tuvo lugar contra la colonia alemana de Tsingtao, en la costa norte de China. Aprovechando la guerra de Alemania en Europa y queriendo ampliar su esfera de influencia en China¹ y el Pacífico, Japón se sumó a los aliados de la Entente e inició pronto las hostilidades contra Alemania, en agosto de 1914, desembarcando sin oposición, junto con dos batallones británicos, en las cercanías de esa plaza fortificada germana y poniéndole cerco. Los ataques contaron con fuego naval de apoyo de la escuadra combinada (con observación aérea) y una intensa lucha para tomar el objetivo, que lograron el 7 de noviembre, después de casi tres meses de resistencia y de haber sufrido 1.518 bajas los nipones, 65 los británicos y 703 los alemanes. Casi simultáneamente, Japón también desembarcó y se apoderó de los archipiélagos de las Marianas, Carolinas y Palaos —tan ligados a España durante más de tres siglos, encuadrados

(*) Este artículo fue publicado en el número correspondiente a octubre de 2014 de la *Revista General de Marina*.

1. Al finalizar la guerra, las exigencias de Japón en diversos temas políticos, económicos y militares pretendían reducir a China a simple protectorado japonés. Fue la semilla de la larga confrontación con ese gran país asiático a lo largo de la primera mitad del siglo XX, que todavía colea en el recuerdo de ambos países.

Luis SOLÁ BARTINA

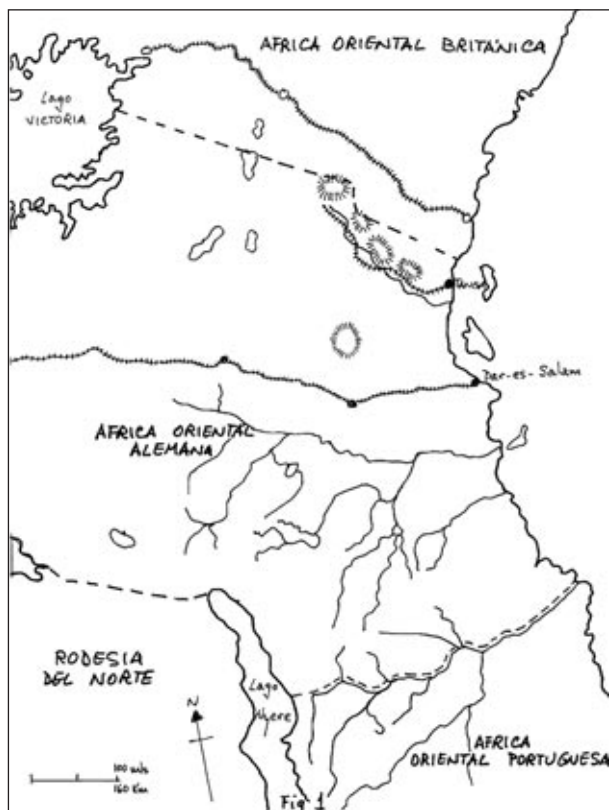


en la Capitanía General de Filipinas, que en Guam solía hacer aguada el *Galeón de Manila* procedente de Acapulco— y de las Marshall, todos ellos colonias alemanas y que treinta años más tarde volverían a ser testigos de una intensa acción anfibia en la Segunda Guerra Mundial, incorporándolas a su Imperio. En esa ocasión la Armada Imperial japonesa buscó a la escuadra de cruceros alemana del Pacífico del vicealmirante Maximilian von Spee, pero este

—conocedor de su notable inferioridad— eludió el combate y arrumbó hacia Europa vía cabo de Hornos, facilitando con ello la toma del enclave asiático y de los archipiélagos anteriores. Por una parte, este movimiento del grueso germano hacia el extremo meridional de América llevó a los combates navales de coronel y Malvinas y, por otra, a las incursiones de los cruceros *Emden* y *Königsberg*, destacados de la escuadra de Von Spee contra el tráfico



Crucero ligero *Königsberg*, 1915. (Fuente: www.wikipedia.org)



(Imagen facilitada por el autor)

marítimo y las estaciones navales aliadas por aguas del Pacífico e Índico.

En África, al inicio de la contienda las fuerzas del Imperio británico y de Francia —con un casi completo control de los océanos del mundo y capacidad y recursos más que suficientes para conquistar por tierra y mar las posesiones alemanas cuando estalló la guerra— se fueron apoderando en menos de año y medio de las colonias germanas del África Occidental (Togo y Camerún) y del África Sudoccidental (Namibia), aunque tuvieron que afrontar una fiera resistencia y no sin algunos tropiezos. Cuando lo intentaron en el África Oriental

alemana (actuales Tanzania y Ruanda-Burundi), les resultó un hueso mucho más duro de roer, siendo incapaces de someter a los defensores de la colonia a lo largo de cuatro largos años de esfuerzos y de decenas de miles de muertos y heridos. Lo iniciaron ya en agosto de 1914, desembarcando en la orilla germana del lago Tanganica y bombardeando con unidades navales británicas el puerto de Dar es-Salam ese mismo mes, al tiempo que realizaban pequeñas incursiones de sus Royal Marines contra instalaciones radiotelegráficas costeras de la colonia.

A principios de noviembre de ese año lo intentaron más seriamente con un desembarco anfibio en Tanga, ciudad y puerto principal de la colonia. Sobre ella desembocaba todo el tráfico del valle del Pangani,

a través del ferrocarril del Usumbara, uno de los dos que desde la costa se dirigían al interior de la colonia —hasta el Kilimanjaro uno y al lago Tanganica el otro—, y de gran importancia estratégica. En esa fecha el comandante alemán disponía de escasamente 4.100 efectivos (1.600 europeos y 2.500 indígenas), desplegados principalmente en la línea fronteriza donde se habían producido ya las primeras escaramuzas y a la espera de la inevitable invasión en fuerza que preveían. Y, efectivamente, el 3 de noviembre los británicos iniciaron una ofensiva por la región del Kilimanjaro con unos 4.000 hombres, con la



Crucero HMS Fox. (Fuente: www.wikipedia.org)

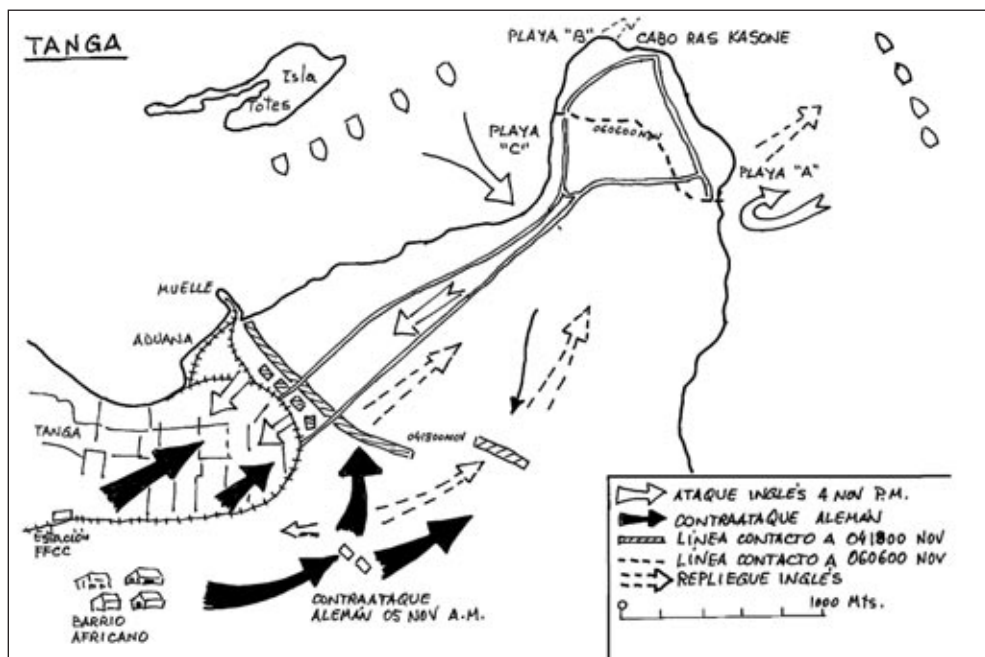
idea de tomar la línea férrea del Usumbara por el norte, que llevaba hasta Tanga. En coordinación con esta operación, el 2 de noviembre un convoy británico de 40 naves procedente de Madrás, escoltado por el crucero protegido HMS *Fox*² y el crucero auxiliar HMAMC *Laconia*, transportando a la *Indian Expeditionary Force B* (dos brigadas hindúes con alguna artillería y pertrechos; alrededor de 8.000 hombres³ y 2.000 porteadores, al mando del mayor general Arthur E. Aitken), se presentó de improviso ante el puerto de Tanga, fondeando ante la ciudad, pero sin atreverse a asaltar directamente el puerto por estimarlo minado. La idea era tomar la población y subir poste-

riormente por el valle del Pangani, a caballo del ferrocarril del Usumbara, para enlazar con las fuerzas aliadas procedentes del norte, cogiendo a los defensores entre dos frentes.

Tanga en aquellos momentos estaba guarnecida solo por una compañía de fusiles, cosa que ignoraban los atacantes por no haberse preocupado de realizar ni siquiera un reconocimiento previo; con ello perdieron un tiempo precioso y una excelente oportunidad que les hubiera permitido tomar el puerto y la ciudad sin resistencia. El comandante alemán —teniente coronel Paul Emil von Lettow-Vorbeck— se disponía a evacuar la

2. Crucero protegido clase *Astrea*, de 1896: 4.500 t, armado con dos piezas de 152 mm y ocho de 120 y tres tubos lanzatorpedos de 18 pulgadas. Velocidad 19 nudos.

3. 27.ª Brigada de Infantería, con dos regimientos hindúes y dos batallones adicionales de gurkhas y granaderos británicos; y la Brigada del Servicio Imperial, con cuatro batallones hindúes, una batería de artillería de seis piezas y tres compañías de zapadores, aparte de los 2.000 porteadores indígenas de otras colonias.



(Imagen facilitada por el autor)

plaza, dados la disparidad de efectivos en presencia y el ataque simultáneo que estaba sufriendo en la frontera norte, pero la inacción británica le indujo a esperar. Al día siguiente las tropas hindúes desembarcaron algo caóticamente en una playa a unos 1.700 metros al sur de la ciudad; lo habían intentado inicialmente en otra al sur del cabo Ras Kasone, pero la ligera resistencia ofrecida por los puestos de vigilancia alemanes les llevó a cambiar la zona de desembarco. Una vez en tierra, aunque sin efectuar ningún reconocimiento y seguros de su victoria, se entretuvieron demasiado tiempo preparando tranquilamente el avance que habían previsto iniciar al siguiente día por la mañana y que espera-

ban ejecutar sin contratiempos. Mientras, ante la negativa alemana a rendirse, los buques de guerra se limitaron a cañonear la población, batiendo los edificios más emblemáticos y consistentes para desmoralizar a los defensores, que estimaban escasos y poco combativos. Todo ello dio tiempo al teniente coronel para traer apresuradamente desde la frontera unos 1.000 hombres⁴ que consiguió reunir y transportar por la noche en el ferrocarril hasta Tanga, desplegándolos entre las bombardeadas ruinas de la ciudad. Al rayar el alba, en un reconocimiento en bicicleta que llevó personalmente a cabo el jefe alemán, a la vista de la parsimonia británica y de que sus tropas no parecían demasiado

4. Un batallón y tres destacamentos independientes de infantería, con un total de 10 compañías de fusiles de alemanes e indígenas askaris y una batería de artillería de montaña. Además, había que añadir la compañía de guarnición en Tanga, así como medio centenar de policías locales, sumando en total unos 1.200 efectivos.

experimentadas, decidió su plan de acción: pese a estar en una desproporción de ocho a uno, situó y desplegó en la linde sur de la ciudad sus escasas ametralladoras, así como varias compañías de fusiles, situándolas entre los escombros y tras el talud del ferrocarril que llevaba hasta el muelle, organizando someramente una posición defensiva con alambradas; constituyó además una reserva de entidad batallón o batallón y medio. Adelantó un par de compañías para escaramuzas en el bosque tropical y entre las altas mieses de los campos próximos a la ciudad, apostándolas en la previsible ruta de aproximación enemiga antes de que entraran en contacto con su improvisada línea de resistencia. Nada más iniciar el avance, a media mañana, los británicos fueron desgastados progresivamente por francotiradores —que disparaban preferente-

mente contra los cuadros de mando— y detenidos por el fuego cruzado de las armas automáticas al llegar a la principal posición defensiva alemana y, poco después, contraatacados sobre su flanco izquierdo por la reserva de Von Lettow.

El sorprendido invasor, que no esperaba ni estaba preparado para repeler tal acción, inició una retirada desordenada en la que dejó sobre el campo 360 muertos y 487 heridos⁵ y cerca de dos centenares de desaparecidos, así como una importante cantidad de material, víveres y municiones (seis piezas de artillería, 16 ametralladoras, 455 fusiles y unos 600.000 cartuchos y munición de artillería), al coste de solo 61 muertos y 81 heridos de los defensores. Con ese material el oficial alemán organizó tres compañías adicionales de reservistas blancos y nativos

Combate de Tanga. (Fuente: www.wikipedia.org)



5. De ellos, unos 170 revestían tal gravedad que los británicos no se atrevieron a evacuarlos, dejándolos a la merced de Von Lettow, que cuidó de ellos adecuadamente.

askaris y acumuló provisiones para un año. Aunque la maniobra general contra la colonia alemana, con dos ataques simultáneos y alejados por tierra y mar, fue bien concebida y coordinada, en la ejecución del ataque a Tanga se produjo cierto desentendimiento entre los mandos navales y del ejército en cuanto a las acciones iniciales sobre el puerto y al apoyo de fuego naval a las tropas en tierra. Aitken subestimó claramente al enemigo, más por cuestiones raciales e ideológicas que por haber ponderado adecuadamente la situación. Las tropas atacantes, por otra parte, salvo el batallón de granaderos de Lancashire y el de Gurkhas, eran bisoñas, mal instruidas y poco adiestra-

das —máxime para una operación anfibia—, poco disciplinadas, con armamento recién estrenado y que aún no conocían bien, y poco hechas a la mar, no tardando en desmoralizarse en cuanto entraron en combate por vez primera y empezaron a tener dificultades. Tampoco se realizaron los reconocimientos indispensables, que podrían haber ahorrado bastantes sorpresas desagradables. Faltó de forma patente un liderazgo enérgico, que acabó por empeorar las cosas, debido, en parte, a la alta tasa de bajas entre los cuadros de mando, que alcanzó una media del 25 por 100 y en algunas unidades llegó casi el 40 por 100. Para colmo, el tiroteo de los combates destruyó muchos nidos de gran-

des avispas africanas, que se lanzaron en enjambres enloquecidos sobre los británicos —por la causa que fuere, porque apenas agredieron a los alemanes y a sus nativos— lo que llevó a detener momentáneamente el combate y acentuó todavía más la desmoralización y la sorpresa por la enérgica defensa alemana, provocando una desbandada hacia la playa en la que se abandonó armamento y pertenencias para agilizar el reembarco.

Desde los buques llegaron a pensar que la fuerza de desembarco era sometida a un ataque con gases asfixiantes, tal era el pavor que debían de ver reflejado en sus gestos. Algunas fuentes castizas denominan a esta acción la



General Arthur E. Aiken.
(Fuente: www.wikipedia.org)



Mercante cañonero *Graf von Götzen*. (Fuente: archivo RGM)

Batalla de las abejas⁶. Después de este desastre sin paliativos, a su regreso a la India, el general Aitken fue sometido a consejo de guerra y condenado.

Pasado el episodio del desembarco, las tropas alemanas de la colonia quedaron aisladas de la metrópoli, aunque en abril de 1915 pudieron hacerse con una importante cantidad de armas, municiones y abastecimientos transportados en el mercante alemán *Kronborg*, disfrazado como buque danés de nombre *Ruebens*, que había sido enviado a la colonia para forzar el bloqueo y aprovisionar al crucero ligero *Königsberg* (anclado en el delta del Rufiji, escondido y enmascarado en los numerosos brazos en que se divide allí el río, a la espera de poder carbonear para proseguir sus operaciones

contra el tráfico mercante aliado). El mercante alemán, empero, fue sorprendido e interceptado por el crucero HMS *Hyacinth* —alertado por la inteligencia naval— al llegar a las proximidades de la colonia alemana, aunque su capitán prefirió vararlo en una playa próxima a Tanga antes que rendirlo; de allí —aprovechando el momento oportuno— las tropas alemanas consiguieron recuperar casi todo el cargamento utilizable, que era bastante, sobre todo en armas, municiones, víveres y aprovisionamientos sanitarios. Con ello Von Lettow organizó unas cuantas compañías más (un año más tarde, el *Marie von Stettin* pudo forzar también el bloqueo, pero sus preciosas 1.500 t de suministros fueron una ayuda muy modesta en aquellas fechas para las tropas alemanas, que vivían

6. El episodio debió de ser impactante, porque uno de los operadores de radio británicos, que siguió transmitiendo pese a las dolorosas picaduras de los insectos, fue condecorado por tal acción a su regreso a la India.



General Von Lettow-Vorbeck.
(Fuente: archivo RGM)

fundamentalmente sobre el terreno y de lo que capturaban. En noviembre de 1917 intentó el aprovisionamiento el dirigible L-59, pero sin éxito).

Los ingleses, entre tanto, no tardaron en descubrir el escondite del *Königsberg*, y en julio de 1915, tras muchos esfuerzos y empleando dos monitores dotados con piezas de seis pulgadas, que pudieron remontar el

río gracias a su relativamente poco calado, consiguieron inutilizar al crucero alemán. Su comandante, el capitán de fragata Max Looff, desmontó las 10 piezas de 105 mm y demás armas que llevaba el crucero, desembarcó la munición y provisiones y se unió con sus 350 hombres⁷ a las tropas de Von Lettow-Vorbeck. Después, acabó de destruir el buque con una cabeza de torpedo para que no cayera en manos enemigas. No tardaron los alemanes en montar dos de las piezas⁸ de 105 mm en el mercante fluvial *Graf von Götzen*, utilizado antes de la guerra como ferri fluvial para pasajeros y carga en el lago Tanganica⁹, que al poco consiguió hacerse con su control¹⁰, batiendo con sus piezas a las cañoneras belgas y británicas —transportadas hasta allí por tierra— que acosaban a las barcas alemanas y a los colonos de ese

país establecidos en sus orillas. Al finalizar la guerra este buque pasó a manos británicas y todavía seguía en activo como transporte de personal y turistas por el lago a principios del siglo XXI, con cerca de cien años sobre sus cuadernas.

Semanas después, el ya coronel Von Lettow, reforzado con la dotación del *Königsberg*, reclutando a reservistas alemanes de la colonia

7. De los 350 tripulantes, sólo el capitán de fragata Looff y otros 14 oficiales, suboficiales y marineros sobrevivieron hasta el final de la guerra y consiguieron regresar a Alemania.

8. El resto de las piezas se montó sobre cureñas para defensa de puertos y como artillería de campaña.

9. Este buque y el combate del lago Tanganica sirvieron de inspiración para la película de 1935 *La Reina de África*, protagonizada por Humphrey Bogart y Katherine Hepburn.

10. El lago Tanganica tiene una superficie de 329.00 km², una extensión de 673 km a lo largo de la frontera con Tanzania y una profundidad media de 570 metros, siendo la máxima 1.470.

y a más indígenas y armándolos con el material capturado a los aliados, pudo disponer de unos 9.000 hombres, de los cuales alrededor de 1.800 eran europeos y el resto nativos, sus fieles askaris. Con ellos y otros 4.000 porteadores nativos organizó unidades muy móviles y prosiguió una guerra de guerrillas contra los aliados británicos, belgas, sudafricanos y portugueses a los que tuvo en jaque durante cuatro largos años, invadiendo sus colonias y derrotándolos sucesivamente en el Kilimanjaro (1914), Jassin y lago Tanganica (1915), Maluwa (1917) y Kasawa (1918), hasta el 25 de noviembre de 1918, en que capituló al ser informado por los británicos de la situación. Durante esos años logró evitar que los cerca de 300.000 hombres que sus enemigos empeñaron contra él fueran destinados al frente occidental europeo. Las bajas aliadas en todo ese tiempo superaron las 60.000, incluyendo las de no combate causadas por enfermedades —sobre todo la malaria— u otras razones y las suyas ascendieron a unas 5.000. Von Lettow-Vorbeck capituló, sin ser vencido, cuando lo hizo su patria. Por su pericia, valor y caballerosidad, se ganó la admiración y el respeto de sus adversarios. Fue ascendido a general por el káiser en el último decreto imperial firmado justo antes

de su abdicación, en 1918. Le fue concedida también la Medalla Pour le Mérite, la máxima condecoración alemana al valor militar. Tiempo después desfiló junto con sus oficiales y tropa europea por la avenida Unter den Linden, pasando bajo la Puerta de Brandeburgo como general victorioso e imbatido.

Como anécdota final de toda esta historia, comentar que los askaris indígenas adoraban a su coronel y le fueron fieles para siempre. Se cuenta que, a principios de la década de los 60, cuando la República Federal Alemana se hizo cargo de las pensiones de estos excombatientes nativos —después de mucha insistencia por parte del anciano general¹¹, que nunca abandonó a sus leales soldados— por no tener ya muchos de ellos documentos fehacientes que les acreditaran como tales, se recurrió a hacerlos formar militarmente en orden cerrado, darles una escoba como si fuera un fusil e impartir diversas órdenes de movimientos y de manejo de armas en alemán. Los viejos veteranos no las habían olvidado y las cumplieron sin problemas, acreditando así haber formado parte de las tropas coloniales alemanas y consiguiendo por fin percibir las para ellos sustanciosas pensiones de su antigua metrópoli.

11. El general Von Lettow murió en 1964 en Hamburgo, a la edad de 94 años, con el grado de *general der Infanterie* (equivalente a tres estrellas) que le concedió el III Reich, tratando de atraerlo a la causa del nazismo, cosa que no consiguió, por lo que no se le concedió destino alguno en el servicio activo. Después de la guerra quedó sin pensión, siendo auxiliado económicamente por sus antiguos enemigos sudafricanos y británicos, principalmente por el mariscal Jan Smuts y el general Meinhertzhausen, que pusieron de su bolsillo, pese a los años transcurridos, el necesario dinero para que pudiera sobrevivir en un rasgo de caballerosidad y admiración por su antiguo adversario que les honra.

EL DESEMBARCO DE GALLIPOLI

Introducción

En la historia de las Operaciones Anfibia, el Desembarco de Gallipoli ocupa un incómodo lugar, con el dudoso galardón de casi lograr que los desembarcos dejaran de ser considerados como operaciones militares exitosas. En la Segunda Guerra Mundial, se dice que el general Eisenhower estudió Alhucemas para llevar a cabo Normandía, dado el descrédito de Gallipoli.

Pero a este respecto, varias cosas: a) realmente fue el general Walter Bedell Smith, el Jefe de Operaciones, y quien llevaba la voz cantante en las reuniones de los principales generales de los Estados Unidos en el teatro europeo, quien analizó Gallipoli y Alhucemas, y concluyó que Normandía era factible, dando luz verde a Montgomery y a Bradley, y puso a Patton en reserva para el III Ejército; b) Gallipoli no fue un desembarco, sino una verdadera campaña, con 10 meses de duración, y varios desembarcos, cinco bajo fuego; y c) la culpa del desastre no fue de los desembarcos, sino que estuvo en otro lado, y enseguida lo veremos.

El contexto

Esta historia comienza en 1914, con la Primera Guerra Mundial, que enfrentó a parte de la Triple Alianza (el Imperio Alemán y el Imperio Austrohúngaro, dado que Italia se separó de la misma, por el interés austriaco por su Norte), ahora llamada «los Imperios Centrales», y por otro lado la Triple Entente (Gran Bretaña, Francia y Rusia).

Un momento clave fue la entrada de Bulgaria y el Imperio otomano, como aliados de los Imperios Centrales. Eran dos potencias a tener en cuenta y que podrían desequilibrar la marcha de la guerra, provocando que Rusia quedase aislada,



Europa justo antes de desencadenarse la I Guerra Mundial, dividida entre la Triple Alianza (o Imperios Centrales) y la Triple Entente.
(Imagen facilitada por el autor)

Juan Ignacio PINEDO DEL CAMPO
 Doctor en Medicina
 Académico correspondiente de la Real Academia de la Mar

tanto por tierra como por mar. Los avituallamientos que llegaban a Rusia de Gran Bretaña y Francia, era a través del estrecho de los Dardanelos, mar de Mármara y estrecho del Bósforo, desde el Mediterráneo hasta sus puertos en el mar Negro, Odessa y Sebastopol. Pero ahora, con la entrada de Turquía, esta vía quedaba cerrada.



Europa ya en la I Guerra Mundial. La entrada del Imperio Turco y Bulgaria del lado de los Imperios Centrales, cerraba las comunicaciones para que Rusia siguiese recibiendo avituallamientos, armas, municiones, alimentos, etc. Condenaba a Rusia al aislamiento.

(Imagen facilitada por el autor)

El Imperio otomano deseaba reverdecer viejos tiempos y volver a sus antiguas extensiones y dominios. Deseaba tomarse cumplida venganza de Rusia, considerando el extenso territorio en el Cáucaso que había perdido con Rusia, además de llegar a Bakú, y hacerse con sus campos petrolíferos. También deseaba llegar a Port Said y Suez, y hacerse

con el Canal, con los emiratos y sultanatos de la península arábiga y con los campos petrolíferos del golfo Pérsico. Así tendría el petróleo de Bakú y Golfo Pérsico, y el control del canal de Suez y estrecho de los Dardanelos.



El Imperio Otomano deseaba volver a ser lo que fue, y pensaba que la Guerra Mundial, y estar al lado de los Imperios Centrales, le facilitaba el camino. Pensaba que, con el control de los Dardanelos y el canal de Suez, y poseyendo los campos petrolíferos de Bakú y el golfo Pérsico, estaba en mejores condiciones de lograrlo.

(Imagen facilitada por el autor)

Turquía pensaba que así volvería a ser la potencia que fue, y qué mejores compañeros de viaje que los Imperios Centrales. Sus dirigentes, los Jóvenes Turcos, decidieron dar el primer paso, la campaña del Cáucaso. Y aquí arranca nuestra historia de Gallipoli, cuando varias divisiones turcas se internaron, en noviembre de 1914, en territorio ruso para tomar

Kars, primera etapa para alcanzar Bakú, aprovechando que el Ejército ruso estaba más concentrado con el frente occidental



El Imperio Otomano pensó que el primer paso era recuperar territorios del Cáucaso que consideraba suyos, y ahora estaban en manos de Rusia. La primera etapa era tomar Kars, camino de Bakú.
(Imagen facilitada por el autor)

Sin embargo, se toparon con Sarikamis, una imponente cadena montañosa, y un invierno especialmente cruel. Murieron por frío algo más de 70.000 soldados turcos, en la que se considera la peor «derrota» de Turquía en la Primera Guerra Mundial.



Para llegar a Kars tenía que pasar por Sarikamis, y su imponente cadena montañosa, con inviernos extremadamente crueles. Era noviembre y Turquía sufrió la muerte por congelación de al menos 70.000 efectivos. Fue la peor «derrota» turca en la Gran Guerra.
(Imagen facilitada por el autor)

Esto hizo que Turquía dejase el liderazgo de su ejército en manos alemanas, quienes no tardaron en poner en valor a dos de sus grandes generales, Otto Liman von Sanders, para el mando de las tropas turcas en suelo



La tragedia de Sarikamis, con la muerte de muchos miles de soldados, el haber alertado a Rusia sobre sus intenciones, y la respuesta de ésta en forma de contraataques y deseos de anexionarse más territorios turcos hizo que el Gobierno Turco diese el paso definitivo y pidiese ayuda militar a Alemania, quien respondió, consciente de la importancia estratégica de Turquía, enviándoles varios militares alemanes de primerísimo rango; uno de ellos fue Otto Liman von Sanders, como comandante en jefe para las tropas europeas, y responsable del dispositivo de defensa de Gallipoli.
(Imagen facilitada por el autor)

europeo, y Friedrich Kress von Kressenstein, para las tropas en suelo asiático, y quien llevaría a cabo el ataque a Egipto para hacerse con el Canal, Port Said, Suez y El Cairo, donde se encontraría con Allenby y Lawrence de Arabia.

Liman von Sander dio enorme importancia a cerrar el paso de los Dardanelos. Con ello se evitaría la llegada de suministros a Odessa y Sebastopol, armas, municiones,



La Escuela para adiestrar oficiales alemanes, en Berlín, dependiente del Estado Mayor, para incorporarlos a la cadena de mando del ejército turco. (Imagen facilitada por el autor)

cañones, alimentos, y que Rusia exportase trigo y otros cereales, fundamentalmente, tan necesarios para su economía. Con ello, también, haría que Rusia empezase ya a mirar más hacia su frente sur, y restase divisiones y atención a su frente occidental. Tanta importancia concedió Alemania a integrarse en el Ejército turco que en Berlín se creó una escuela para adiestrar un extraordinario contingente de oficiales alemanes, unos 700, para incrustarlos en la cadena de mando turca.

Y aquí es donde entra el Lord del Almirantazgo, un siempre ambicioso Winston Churchill, deseoso de demostrar a todo el mundo su enorme potencial, su inigualable talento, y sus dotes de extraordinario estadista. Empezaba ya a vislumbrar los primeros escalones para llegar al 10 de Downing Street, su ansiada meta. Su inabarcable ambición le hizo concebir el plan

de hacerse con el estrecho de los Dardanelos, sólo con la Royal Navy.



El Primer Lord del Almirantazgo, Winston Churchill. Pocas veces Europa ha tenido un político tan ambicioso. Vivió 62 años de la política, desde los 26 años hasta los 90 (estuvo dos años apartado de la política), muriendo con 90 años, pocos meses después.
(Imagen facilitada por el autor)

El plan de Churchill

Sir Winston era el lord del Almirantazgo, el puesto de mayor responsabilidad política y mando supremo de la Royal Navy y las Operaciones Navales, en aquella época. El segundo mando era el lord del mar, y mayor mando militar, en aquel momento, el almirante John Fisher.



Almirante John A. Fisher, Primer Lord del Mar, uno de los mejores almirantes de la Royal Navy en toda su historia. Se opuso al plan descabellado de Churchill, pero la política triunfó sobre la experiencia y el conocimiento. El tiempo, y más de 50.000 muertos y 200.000 heridos y enfermos, le dieron la razón.
(Imagen facilitada por el autor)

Churchill creyó diseñar un plan sencillo e imbatible, del que no hizo partícipe a Fisher, para derrotar a unos subestimados turcos: la Royal Navy, apoyada por unidades navales francesas, penetraría por el estrecho de los Dardanelos, atravesaría el mar de Mármara, se plantaría frente a Constantinopla, y llegaría al estrecho del Bósforo, abriéndose paso al mar Negro, y alcanzaría Odessa y Sebastopol. Ningún problema.



El «sencillo» plan de Churchill: la Royal Navy, con algunas unidades navales francesas, atravesará el Estrecho de los Dardanelos, el mar de Mármara, y el estrecho del Bósforo, se plantará ante Constantinopla, que se rendirá y abandonará la guerra, y llegará al mar Negro, a los puertos rusos de Odessa y Sebastopol, dejando el paso franco y libre para el abastecimiento a Rusia desde el Mediterráneo. Sencillo...
(Imagen facilitada por el autor)

Al ver los turcos a la Royal Navy en el estrecho del Bósforo, frente a Constantinopla, se rendirían; con ello: a) quedaba nuevamente abierta la vía a Rusia; b) esto redundaría en mayores esfuerzos rusos en el frente Oriental, con desplazamientos de tropas alemanas, debilitando sus fuerzas en el frente Occidental; c) tranquilizar Egipto y el canal de Suez, ya sin presión turca; d) tener acceso a los campos petrolíferos del golfo Pérsico; e) Líbano y Siria quedarían ya bajo influencia francesa, anhelo de Francia; f) Bulgaria y Rumanía pasarían a posicionarse con Gran Bretaña y Francia, y su alianza con la prorrusa Serbia, lograría crear el tercer frente, aliviando la presión en suelo francés; y g) la victoria estaría más próxima.

Las discusiones con Fisher se escuchaban en todos los rincones; el marino sabía que el plan fracasaría. Fisher no era un marino cualquiera; fue el introductor del torpedo en la Royal Navy, el impulsor del arma submarina, creó el concepto de Crucero de Batalla, impulsor de los dreadnoughts y los destructores, y quien impulsó la modernización de las tácticas navales y artilleras, y la instrucción de la oficialidad, recordado como uno

de los más grandes almirantes de la Royal Navy en toda su historia.

Poco pudo hacer frente a Churchill, quien convenció sin mayor problema a su jefe, el secretario de la Guerra, lord Kitchener, y al resto de Gabinete, que dieron luz verde a su plan.



El Secretario de la Guerra, Horatio Kitchener, oficial victoriano, decimonónico, con experiencia en guerras coloniales, pero no en suelo europeo, ni en guerras modernas, partidario de «la delgada línea roja», de la fusilería y de los ataques por oleadas en cargas sucesivas, unas tras otras. La guerra de trincheras y la picadora de carne, eran consecuencias directas de esta forma de pensar.

(Imagen facilitada por el autor)

Conociendo a Horatio Kitchener comprendemos qué pasó en Gallipoli, un militar victoriano, decimonónico, forjado en las guerras de colonias, y triunfador en la batalla de Omdurman (1898), donde un ejército angloegipcio de 26.000 efectivos derrotó un número doble de insurgentes de Sudán, causándoles 28.000 bajas, con tan sólo 500 propias (48 muertos). Es lo que tenía emplear fusiles modernos, nutrida artillería y

profusión de ametralladoras, contra anticuados fusiles y lanzas. La «delgada línea roja» británica no tuvo ningún problema.



La Batalla de Omdurman, dirigida por Kitchener, es un perfecto ejemplo. Pero hay que tener en cuenta que los británicos cuentan con «fusiles modernos, nutrida artillería y profusión de ametralladoras», y el otro cuenta con viejos fusiles, muy obsoletos, lanzas, y poca cosa más. Pero cuando el otro tiene también lo mismo, entonces hemos convertido la «delgada línea roja» en una guerra de trincheras, y las cargas propias, que ya no encuentran fusiles obsoletos y lanzas, sino «fusiles modernos, nutrida artillería y profusión de ametralladoras», se convierten en picadoras de carnes con cientos, y miles de muertos. Eso fue Gallipoli.

(Imagen facilitada por el autor)

Pero el problema viene cuando enfrente se cuenta con «fusiles modernos, nutrida artillería y profusión de ametralladoras», convirtiéndose en una guerra de trincheras. Y eso fue Gallipoli, una «picadora de carne», no por ser un desembarco, sino por haberse convertido en una guerra de trincheras, en una campaña de 10 meses, lo que debió ser un ataque relámpago.

Fase naval

Lo que luego fue la campaña de Gallipoli, con varios desembarcos bajo fuego enemigo, y diez meses de lucha de trincheras, algo que nadie pensó al escuchar la idea de Churchill de emplear sólo la Royal Navy, empezó con lo que se ha dado posteriormente en llamar la Fase Naval, la única que Churchill y Kitchener pensaban que se daría. Ésta

fase constaba de dos partes: la primera era forzar el estrecho de los Dardanelos, que une el mar Mediterráneo (el mar Egeo), con el mar de Mármara.



Ubicación de la península de Gallipoli, en el Estrecho de los Dardanelos, entre el mar Egeo y el mar de Mármara. Gallipoli permite el control de los Dardanelos, y ello permite el paso entre el Mediterráneo y el mar Negro. (Imagen facilitada por el autor)

La península de Gallipoli es la parte occidental o europea del estrecho. Enfrente está la parte oriental o asiática, donde estuvo Troya. El estrecho tiene 60 km de longitud, y una anchura cuya parte mayor es de seis kilómetros, y la más estrecha, los «Narrows», tan sólo 1,5. Todo pertenece a Turquía y siempre ha sido un enclave estratégico de

medio. En los Narrows, dos verdaderas fortalezas, una a cada lado, con 88 cañones de distintos calibres, de 14», 11», y 9,4». Entre ambos puntos, cuatro fuertes en la parte europea y uno en la asiática, con cañones de alcance medio. La llegada a los Narrows estaba protegida con 300 minas, 10 filas de 30 cada una. Y completando este dispositivo, ocho baterías móviles, cada una con cuatro



El sistema defensivo del paso del Estrecho de los Dardanelos. Artillería en la entrada, en Cabo Helles y Kum Kale; artillería muy poderosa en los «Narrows», en las cercanías de Maidos y de Canakkale; varias fortificaciones artilladas intermedias; 10 líneas de minas a la llegada a los «Narrows»; y varias baterías móviles. (Imagen facilitada por el autor)

piezas de seis».

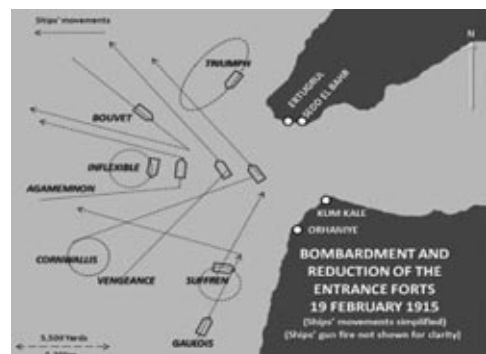
El ataque naval al estrecho de los Dardane-



La península de Gallipoli se caracteriza por ser sumamente montañosa. (Imagen facilitada por el autor)

primerísimo nivel.

Para su control, los turcos establecieron una serie de fuertes en la misma entrada a la altura de cabo Helles y Kum Kale, armados con 17 cañones pesados y 10 de alcance



Primera parte del ataque naval; objetivo, las fortificaciones en la entrada de los Dardanelos en cabo Helles y Kum Kale. (Imagen facilitada por el autor)

los se dividió en dos tiempos. El primero fue llevado a cabo el 19 de febrero de 1915, y consistió en atacar los fuertes de la entrada del estrecho, para lo que la flota anglofrancesa, bajo el mando del almirante Sackville Carden, bombardeó los fuertes de cabo Helles, al sur de la península de Gallipoli, y Kum Kale



Unidades de la Royal Navy y de la flota francesa, el 19 de febrero de 1915, en acción en las cercanías de la boca de entrada de los Dardanelos. (Imagen facilitada por el autor)

en la parte asiática.

La operación culminó con el desembarco de tropas de infantería de marina para terminar de destruir los cañones turcos atacados de la entrada del estrecho. La entrada quedaba franca, y el almirante Carden comunicó a Londres que Constantinopla estaba a 14 días.

Mientras, Churchill tuvo que responder, cuando le espetaron que no podía enviar unidades navales que eran necesarias en el Atlántico Norte, que tan sólo emplearía unidades obsoletas destinadas al desguace. Pero la verdad fue que, en la segunda fase del ataque al estrecho de los Dardanelos, realizado el 18 de marzo —y así recoge el parte oficial del Almirantazgo—, figuran 18 acorazados británicos y franceses. De los británicos, todos menos dos fueron puestos en servicio en el siglo XX y, de hecho, el buque insignia, el acorazado *Queen Elizabeth*, fue puesto en servicio en enero de 1915. Eran unidades modernas y, efectivamente,



Ejecución del «sencillo» plan de Churchill: la Royal Navy, con algunas unidades navales francesas, atravesará el Estrecho de los Dardanelos, el mar de Mármara, y el Estrecho del Bósforo, se plantará ante Constantinopla, que se rendirá y abandonará la guerra, y llegará al mar Negro, a los puertos rusos de Odessa y Sebastopol, dejando el paso franco y libre para el abastecimiento a Rusia desde el Mediterráneo. Sencillo... (Imagen facilitada por el autor)

necesarias en el Atlántico Norte.

Nunca se sabrá por qué los aliados esperaron un mes entre el primer ataque, el 19 de febrero a la entrada del estrecho, y este segundo a los Narrows, del 18 de marzo. Lo cierto es que alertaron suficientemente a los turcos y sus mandos alemanes.

La flota aliada sufrió un cambio en el mando. El almirante Carden se dio de baja días antes del segundo ataque, siendo sustituido por su segundo, el almirante John de Robeck, quien penetró en el estrecho de los Dardanelos con la flota aliada con la misión de destruir las defensas de los Narrows, limpiar aquello de minas, forzar el paso y llegar a Constantinopla.

Se encontraron con dos novedades. Unas fuerzas turcas aguerridas, alertadas y bien dispuestas, y una serie de minas colocadas cerca de la orilla asiática del estrecho, camino de los Narrows. El desastre estaba servido. Bien pronto, tres acorazados aliados (el francés *Bouvet*, con más de 600 hombres ahogados, el 90 por 100 de la tri-



La flota anglofrancesa, de 18 acorazados, se dirige a destruir los Narrows, y forzar el paso, para llegar a Constantinopla.

(Imagen facilitada por el autor)



La flota aliada estaba acompañada de un nutrido número de dragaminas, con la misión de limpiar el paso de minas y dejarlo franco. Contaban con limpiar las 300 minas colocadas en 10 filas antes de llegar a los Narrows. Pero no contaban ni con las corrientes, ni con las nuevas minas colocadas por los turcos, ya sobre aviso un mes antes, y mucho menos contaban con ataques artilleros; los servidores de los dragaminas eran civiles; tardaron muy poco en despedirse y abandonar los Dardanelos. La fase de limpieza de minas quedó abortada antes de empezar. No sacaron ni una.

(Imagen facilitada por el autor)

pulación, y los británicos *Irresistible* y *Ocean*) fueron hundidos por las minas, y tres acorazados más quedaban muy seriamente dañados (el británico *Inflexible*, y los franceses *Suffren* y *Gaulois*). Es decir, todavía lejos del objetivo, la flota aliada contaba ya con haber perdido la tercera parte de sus efectivos. Robeck ordenó la retirada. El fracaso de la Fase Naval era definitivo, quedando demostrado, tal como había afirmado el almirante Fisher, que no era posible forzar el estrecho y llegar a Constantinopla tan sólo con efectivos marinos. Era necesaria una operación



Las minas colocadas por los turcos en ese mes transcurrido desde la acción del 19 de febrero en la entrada de los Dardanelos, y ésta de 18 de marzo camino de los Narrows, hundieron 3 acorazados, y dejaron malheridos a otros tres. Es decir, la tercera parte de las fuerzas navales aliadas quedaron fuera de combate, sin tener todavía a su alcance el objetivo. Fue el adiós definitivo a la fase naval de Churchill, idea condenada a un gran fracaso, como ya adelantó Fisher. Pero lo peor de todo, había alertado con tiempo más que suficiente a los turcos. El efecto sorpresa de una acción por tierra se había perdido. El enemigo sabía que llegarían tropas.

En la imagen, el HMS *Irresistible*, hundiéndose.

(Imagen facilitada por el autor)

por tierra.

Hubo un cambio de planes y en el mando: el almirante Robeck lo traspasó al teniente general Ian Hamilton. Todo ello ante el monumental enfado de Churchill que veía que su plan había fracasado y temía perjudicase su ascenso político. Siempre se dijo que sir Winston estaba más preocupado por él que por Gran Bre-



El almirante John de Robeck, y el teniente general Ian Hamilton. Abandonada la idea de la fase naval, tras el enorme fracaso, llegaba la hora de las operaciones terrestres..., con dos meses de preaviso para los turcos (Imagen facilitada por el autor)

taña, y por los hombres de Gallipoli.

Planes aliados. Consideraciones tácticas. ¿Por qué ocurrieron las cosas como ocurrieron?

Los británicos concibieron entonces, una vez abandonada la fracasada fase naval de Churchill, la idea del desembarco. Para ello, Kitchener había elegido a otro general de corte victoriano, decimonónico, curtido en las guerras coloniales, pero sin haberse enfrentado nunca a ejércitos europeos. Hamilton desconocía no sólo lo que era una guerra moderna, sino lo que era una operación anfibia.

A Hamilton se le asignó lo que parecía un gran ejército; cinco divisiones y 75.056 hombres. Pomposamente recibió el nombre de Fuerza Expedicionaria del Mediterráneo.

—La 29.^a División de Gran Bretaña, 17.649 hombres.

—ANZAC (Australian & New Zealand Army Corps), con la 1.^a División Australiana y la División Australiano-Neozelandesa, en total 30.638 hombres.

—El Cuerpo Expedicionario Francés de Oriente, 16.672 hombres.

—La Royal Naval Division, 10.007 hombres. Sólo la 29.^a estaba preparada para el combate que se avecinaba. Los Australianos y neozelandeses eran chavales que nunca habían combatido, en plena instrucción en Egipto, preparándose para la guerra de trincheras del frente occidental, que pocos meses antes vivían su vida. Chavales, abriéndose al mundo y empezando a vislumbrar una vida de adultos, primeros amoríos, a quienes se les dio una impresión romántica de la guerra en Europa, prometió viajes, vestirse de militares, emplear fusiles de verdad y no las escopetas que empleaban en sus granjas, conocer Europa. Y casi



29.^a División preparada para embarcar rumbo al mar Egeo, y no a Francia. (Imagen facilitada por el autor)



Los ANZAC, a menos que medio adiestramiento en las llanuras egipcias (Imagen facilitada por el autor)

todos habían mentido sobre su edad.

El pomposo Cuerpo Expedicionario de Oriente estaba muy nutrido de efectivos venidos de ultramar, de las colonias france-

sas, con muy escasa instrucción y ninguna experiencia militar; algunos miembros de la Legión Extranjera los acompañaban. Y casi ningún francés continental.

La Royal Naval Division, otro pomposo nombre, albergaba excedentes y miembros no aceptados en otros cuerpos del Ejército inglés, sin instrucción militar adecuada; aunque con algunos efectivos de los Royal



Ian Hamilton pasando revista a la Royal Naval Division.
(Imagen facilitada por el autor)

Marines.

Hamilton, empezaba a tener dudas. Se des-

conocía la cantidad y calidad de los turcos, en una franca pifia de los servicios secretos y de información británicos. Además, Gallipoli es tremendamente montañosa y tan sólo disponían de folletos turísticos antiguos. Se enteró que gran parte del aparato logístico militar británico estaba adquiriendo en Egipto cualquier recipiente para almacenar agua, ya que no la había en toda la península. Parece que ya se sabía en aquella parte del mundo, los primeros los turcos, que el desembarco iba a ser inminente.

Efectivamente. El elemento sorpresa se había perdido. La fase naval había llamado la atención y alertado a todos de las intenciones aliadas. No fue sólo un fallo en sí mismo, sino que condicionó negativamente la campaña por tierra. De hecho, desde el primer ataque naval, el 19 de febrero, a la fecha del desembarco, el 25 de abril, eran más de dos meses los transcurridos, tiempo suficiente para que los tur-



La península de Gallipoli es muy montañosa y muy accidentada. Ir allí, sin reconocimiento del terreno, con mapas turísticos de varios años antes, era un verdadero suicidio. (Imagen facilitada por el autor)

cos se preparasen.

Por último, los sitios de desembarco eran más que previsibles, con dos ubicaciones precisas: el cabo Helles, en el extremo sur de la península, y Gaba Tepe. No había que ser muy adivino. Eran los sitios que estaban en la cabeza de los oficiales turcos. El tercero era la bahía de Suvla, aunque más alejada, al norte.

Efectivamente, los planes aliados contemplaban el desembarco principal en cabo Helles, con la 29.^a, y gran parte de los efectivos franceses, y la Royal Naval Division, para profundizar por tierra hacia los Narrows, para lo que serían protegidos por las dos divisiones ANZAC, que desembarcando en Gaba Tepe, más al norte, penetrarían por el único terreno llano de la península con el fin de atravesarla en horizontal, alcanzando el estrecho, y cerrar así el paso al sur de refuerzos turcos que llegasen, impidiendo su ataque a las tropas desembarcadas en cabo Helles, y permitir así a éstas llegar a los Narrows, y



Los puntos de desembarco aliado; en cabo Helles, con las cinco playas (S, V, W, X, Y) y el primer objetivo, Krithia; y en Gaba Tepe o Kaba Tepe, que da entrada a la única llanura de península, y que la atraviesa de Este a Oeste (imagen facilitada por el autor)

tomar las fortificaciones de su orilla europea. El plan era muy incompleto. Que los ANZAC desembarcasen en Gaba Tepe y cerrasen la península a esa altura era factible. Los más de 30.000 hombres, la mayoría chavales, con el ardor propio de la juventud, y la inconsciencia de no haber participado nunca

en combates, hacía pensar que esta parte del plan se desarrollaría con eficacia y prontitud, y así proteger al grueso de las fuerzas en cabo Helles, cerca de 45.000, algunos como la 29.^a, con sus más de 17.500 efectivos, bien adiestrados y listos para la acción. Pero, había que tener en cuenta dos consideraciones principales: a) una vez tomada la parte occidental de los Narrows, había que considerar que quedaban los fuertes de su parte oriental, los fuertes intermedios de esta parte asiática, desde los Narrows hasta la boca de entrada del estrecho, las baterías móviles, y las minas, las cuales seguían estando ahí; es decir, el estrecho de los Dardanelos seguía estando cerrado al paso de barcos aliados; y b) que los turcos llevarían más de dos meses avisados del interés aliado por el estrecho, y sus intenciones respecto al mismo.

Había otra consideración más. Se estimaba que había seis Divisiones turcas ya en la península y alrededores, más de 60.000 hombres bajo el mando de Liman von Sanders y sus oficiales alemanes, tropas entrenadas, con más de dos meses de preaviso, concentradas, bien desplegadas y asentadas, conocedoras del terreno montañoso, con planes maduros, y firme determinación, muy motivadas, bien armadas, y provistas de municiones; los alemanes y austriacos ha-



Dispositivo defensivo por tierra de los turcos; la tarea principal inicial para las 9.^a y 19.^a Divisiones. (Imagen facilitada por el autor)

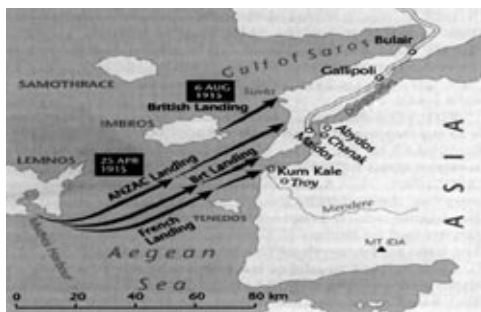
bían hecho una apuesta firme.

Los planes aliados consistían en enviar tres lanzaderas de desembarco: a) la principal, con la 29.^a, dos brigadas francesas y el núcleo principal de la Royal Naval Division, hacia cabo Helles; b) los ANZAC hacia Gaba Tepe y c) y una brigada francesa, hacia Kum Kale, en la parte asiática, para despistar. Además, habría un simulacro de ataque de algunas pocas unidades de la Royal Naval Division en Bulair, para hacer a los turcos de-

realidad, y del liderazgo esperado; decían sus hombres que rara vez se le veía en Gallipoli y menos aún en el frente.

Otra decisión de Hamilton fue montar varios frentes aislados, sin conexión, británicos y franceses por un lado, en cabo Helles, y el ANZAC en Gaba Tepe. De hecho, meses después, cuando llegaron tropas de refuerzo, organizó un tercer frente, desconexo, en Suvla Bay. En ningún momento buscó concentración y superioridad en el despliegue de sus tropas para romper líneas.

Para rematar la faena, el mando supremo del ANZAC lo traspasó al comandante de esa fuerza, el teniente general Birdwood, con lo que los aliados no tuvieron mando único. Cuando los refuerzos llegaron a Suvla Bay, delegó asimismo su mando en el teniente general Stopford.



Las tres lanzaderas aliadas del 25 de abril, la británica hacia cabo Helles, la de los ANZAC hacia Gaba Tepe y la francesa hacia Kum Kale. Todas partiendo a la vez de la isla de Lemnos. (Imagen facilitada por el autor)

rivar fuerzas hacia allí.

Con todo listo, se dio la orden para el 25 de abril. Los aliados realmente no sabían dónde se metían. Infravaloraban a los turcos y su armamento y capacidad de resistencia, desconocían casi al completo el número de tropas y su calidad, así como el terreno y que Gallipoli es una península tremendamente montañosa. A esto había que añadir que no poseían mapas actualizados ni se habían realizado reconocimientos del terreno y futuro campo de batalla.

Además, Hamilton transmitió una serie de decisiones que luego se mostrarían definitivas; la primera, que su puesto de mando estaba en la isla de Imbros, alejada de Gallipoli, del campo de batalla, de sus hombres, de la

Otra de sus órdenes fue dar prioridad al orden en el desembarco, que las tropas permanecieran estáticas, todo bien organizado, los avituallamientos recibidos y bien colocados, todo el mundo desembarcado, y entonces sí, proceder a atacar las colinas circundantes, al cabo de varios días, en cargas sucesivas. Este tiempo vital los turcos lo habían aprovechado para llegar desde el interior, tomar dichas colinas, desplegarse y afianzarse debidamente, y dotarse de armamento y munición suficientes.

No sólo se había perdido el efecto sorpresa inicial, anunciando el interés británico ya a mediados de febrero, dos meses antes, con la fase naval, sino que, desembarcando en un terreno muy montañoso, no se dieron prisa alguna por tomar las colinas circundantes, perdiendo nuevamente el segundo efecto sorpresa. Y éste se mostraría ya definitivo, por cuanto los turcos sí fueron procedieron a des-

plegarse y controlar dichas colinas. Igualmente, Hamilton se mostró verdaderamente incapaz de asegurar el abastecimiento continuo de agua (tema clave por la latitud y la época del año), alimentos, municiones, pertrechos, etc., así como asegurar la evacuación de heridos y enfermos. De hecho, en cifras redondas, los aliados tuvieron 50.000 muertos y 200.000 heridos y enfermos; la mitad de las tropas desplegadas.

Hamilton, el brillante general victoriano de una Gran Bretaña colonial, se vio superado por una campaña para la que no estaba preparado. En el momento de la verdad, no supo actuar con determinación, valorando las situaciones y asumiendo los riesgos correspondientes; al contrario, se volvió inseguro, indeciso, pasivo, temeroso de aceptar riesgos, muy echado para atrás. Al final, atascado en una guerra de trincheras, una picadora de carne, sólo le quedaba pedir más tropas, tropas que no empleó para buscar concentración y superioridad, y lograr romper las líneas con penetración, sino para ampliar más aún la línea de trincheras.

Todo ello condicionó las operaciones y el desenlace. Pero todavía la cosa fue mucho peor.

El desembarco

Las fuerzas de cabo Helles desembarcarían el día 25 de abril en cinco playas, denominadas S, V, W, X e Y, desde el este hacia el oeste del cabo. El 26 debían haber consolidado la cabeza de playa, y dirigirse a tomar Krithia,

para lo que el 27 debían haber cubierto y controlado ya la mitad del trayecto hacia este enclave. Desde allí, tomar las alturas de Achi Baba, y de allí, dirigirse a los Narrows.



Los planes iniciales en cabo Helles; tras el desembarco en las 5 playas, tomar Krithia y de allí, pasar a Achi Baba, y alcanzar los Narrows. (Imagen facilitada por el autor)

Mientras, los ANZAC, desembarcados en Gaba Tepe, debían sin pérdida de tiempo establecer su cabeza de playa, penetrar por la única llanura de la península y llegar a Maidos, en la costa europea del estrecho, para así cerrar el paso a los refuerzos turcos



Inicialmente el desembarco era en Gaba Tepe y, desde allí, aprovechando la única llanura de Gallipoli, llegar a Mai Tepe. El desembarco en lo que posteriormente se llamó ANZAC Cove, modificó por completo los planes de los ANZAC. (Imagen facilitada por el autor)

y proteger de los ataques de éstos a las fuerzas de cabo Helles.

El desembarco en cabo Helles sería liderado en sus primeras fases por dos puntas de lanza: una primera oleada en torno de 2.000 hombres, sobre todo bien nutrida por los Lancashire y efectivos irlandeses, y una novedad, el desembarco directamente en los muelles de otros 2.000 efectivos a bordo de un barco preparado al efecto, el *River Clyde*, un carbonero de 4.000 toneladas. Con ello, los aliados esperaban poder colocar 4.000 efectivos en la primera oleada de ataque, casi la cuarta parte de la 29.ª División.

Primeras acciones

La técnica empleada en el desembarco recuerda a la empleada por Nelson en Canarias. Pero más de un siglo más tarde. A los turcos ni siquiera les hizo falta un Antonio Gutiérrez, el único vencedor de almirante inglés. Tan mal hicieron las cosas los aliados.



Los lanchones agrupándose para ser llevados a la costa.
(Imagen facilitada por el autor)



Las tropas embarcando en los lanchones de desembarco.
(Imagen facilitada por el autor)

Los aliados procedieron a embarcarse en su lugar de concentración, la isla de Lemnos. De allí partieron las tres oleadas, la principal hacia cabo Helles, la auxiliar o secundaria hacia Gaba Tepe, y la tercera de diversión hacia Kum Kale. Y, mientras, tenía lugar el



Los lanchones son llevados en fila india,
por vapores, hasta las cercanías de la costa.
(Imagen facilitada por el autor)

consabido ataque de artillería naval a las presumibles defensas turcas, se procedió al embarque de las tropas en las barcasas de desembarco, que eran arrastradas en grupos de varias unidades entre sí, en largas filas, por vapores que las llevaban a tierra, para ser soltadas cerca de la orilla, llegando a la misma a fuerza de remo, todas juntas, para soltar su carga de hombres.



En las cercanías de la costa, se sueltan y deben alcanzar la costa todos juntos, compactos, y a remo (Imagen facilitada por el autor)

Pero enfrente no se encontraron con la escasa presencia de tropas, que se hubiera podido esperar de mantener la sorpresa. Ésta la abortó sir Winston con su insistencia en el ataque naval. Justo ahora, el 25 de abril, dos meses más tarde, estaban llegando exactamente al mismo lugar que habían alcanzado el 19 de febrero. Otra vez en cabo Helles. Pero lo que entonces fue una sorpresa para los turcos, y sus defensas muy fácilmente destruidas, ahora se convirtió en otra cosa.

Muchos nos preguntamos por qué no fue entonces, el 19 de febrero, cuando la fuerza de desembarco desembarcó, atacó y conquistó el cabo Helles, por tierra, y de ahí haber tomado las colinas, y haber llegado hasta los Narrows, sin prácticamente oposición turca (casi sin tropas de infantería en aquel momento en la península). La obce-

cación de un ambicioso político británico, egoísta y sabelotodo, lo impidió cuando pensó que una fuerza naval, la suya, lograría atravesar el estrecho de los Dardanelos y alcanzar Constantinopla, sin ayuda alguna del Ejército de Tierra.

Dos meses más tarde, aquello significó la muerte de más de 50.000 británicos, austriacos, neozelandeses y franceses, y otros tantos turcos. Más de 100.000 muertos; más de 500.000 bajas en total. Si este político hubiera hecho caso a sus militares, y ordenado el desembarco directamente el 19 de febrero, no sólo se hubieran evitado tantas bajas, sino que las probabilidades de alcanzar el éxito hubieran sido mucho más significativas.

Pero todo empeoró. La punta de lanza de los Lancashire y los irlandeses fue rápidamente destrozada. Estaban llegando a la costa todas las lanchas juntas, y llenas de tropas, a fuerza de remo. Los turcos estaban esperando su llegada. Llevaban dos meses haciéndolo. Y los británicos se dieron cuenta de su gran error cuando se percataron que enfrente no tenían fusilería, sino ametralladoras modernas, alemanas y austriacas, de última generación.

Los turcos no lo podían creer; les estaban llegando todos juntos, en manada. Para las ametralladoras, todo fue cuestión de segundos. Nada más empezar a desembarcar la élite, los Lancashire, las primeras ráfagas segaron la vida en cuestión de escasos minutos, de 600 soldados, el 60 por 100 del regimiento. Los Lancashire, tras duras sesiones de selección, atroces jornadas de adiestramiento, mucha motivación, disciplina a raudales, elegidos como punta de lanza, buenos entre los buenos, murieron en masa en cuestión de minutos, sin haber disparado un solo tiro. Tanto esfuerzo para nada.



Se ven los lanchones de los Lancashire, tirados por los vapores, todos en fila india, camino de cabo Helles.
El 60 por 100 estaría muerto en pocos minutos después de ser tomada la fotografía.
(Imagen facilitada por el autor)

La llegada de los irlandeses fue similar. Eran los Fusileros Reales de Dublín. La cosa fue de tal manera que a consecuencia de este ataque, al regresar a Irlanda, se juramen-

taron para luchar por ellos mismos, y no por estos británicos tan chapuceros. En tierras de Gallipoli, entre camaradas muertos y heridos, o enfermos, empezó a tomar



Los Lancashire no tuvieron oportunidad alguna en Gallipoli. No hubo factor sorpresa; gracias a sir Winston, los turcos sabían que venían, y además aquí, a cabo Helles, desde hace más de dos meses. Se empleó la misma técnica empleada por Nelson en Canarias, más de 100 años antes. Pero esta vez era contra un enemigo sobre aviso, y un enemigo dotado de modernas ametralladoras, no fusiles de finales del siglo XVIII o principios del XIX.

(Imagen facilitada por el autor)

cuerpo y cuajar el más fuerte sentimiento independentista irlandés. A su regreso a Irlanda, comenzó todo. De los 1.012 efectivos de la unidad, al final quedaron vivos 11, entre ellos, el único oficial que sobrevivió del Regimiento.

La otra punta de lanza en cabo Helles era el carguero *River Clyde*, con otros 2.000 soldados a bordo. La idea era alcanzar el maltrecho muelle turco, y allí mismo proceder al desembarco de esta poderosa fuerza de desembarco. Pero las puertas de apertura, una a cada lado, babor y estribor, tan sólo dejaban pasar a los soldados de uno en uno y, además, tenía que bajar la escalera del barco hasta el muelle, atravesar el muelle, llegar al final de éste y ponerse a cubierto. Con la sorpresa de la llegada casi hasta hubiera funcionado. Pero con los turcos avisados y a la espera, los aliados no tuvieron oportunidad. Las ametralladoras hicieron su trabajo. De la primera oleada de 200 británicos, lograron ponerse a salvo 21, el 10 por 100; el resto murió. Éste fue el fin de la segunda punta de lanza.



Las 2.000 tropas llevadas por el *River Clyde* desembarcando por las puertas laterales, que sólo permitían salir en fila india. Fue una verdadera caza de patos, o tiros de feria para los tiradores turcos y para las ametralladoras. (Imagen facilitada por el autor)

Los aliados lograron finalmente desembarcar porque los turcos se habían quedado sin munición. Y es que el alto mando alemán había dispuesto una defensa en profundidad, no en la costa. Se sabía que venían pero no exactamente dónde. Liman von Sanders había escogido para Gallipoli a lo mejor del ejército turco, el 5.º Ejército, con cinco divisiones ya dispuestas y una sexta llegando. Había dispuesto dos divisiones en Gallipoli, dos divisiones en la unión de Gallipoli con el continente, y el resto en la parte asiática. Estaban entrenados para llegar en poco tiempo a los sitios necesarios, con una orden tajante, tomar y dominar las colinas vecinas al lugar de desembarco. Para dar tiempo y alertar había dispuesto varias secciones bien pertrechadas de modernas ametralladoras a lo largo de la costa. Ellas harían frente a los primeros desembarcos aliados, para posteriormente retirarse a las colinas, ocupadas ya por el grueso de las divisiones hasta allí desplazadas.

Las dos divisiones turcas apostadas en Gallipoli conformaban el III Cuerpo, bajo el mando de Esat Pacha, miembro del



El *River Clyde* fotografiado el 25 de abril recién llegado a cabo Helles. (Imagen facilitada por el autor)

Gobierno, uno de los «Jóvenes Turcos». Éstas eran la 19.ª, más preocupada de Gaba Tepe y Suvla Bay, y la 9.ª lista para defender cabo Helles. Las secciones del 26.º y 27.º Regimientos eran las que habían defendido la costa, el 26.º el cabo Helles, y el 27.º inicialmente la zona de los ANZAC, hasta la llegada de la 19.ª División. La 7.ª y la 5.ª habían sido posicionadas en las cercanías de Bulair, en la unión con el continente. El resto, el XV Cuerpo, estaba en Cannakkale, ocupado en la defensa de la parte asiática hasta Kum Kale.

La 19.ª estaba bajo el mando de un coronel, no de un general, pero no de un coronel cualquiera; era Mustafa Kemal, el futuro Atatürk, el padre y fundador de la República Turca, siendo precisamente Gallipoli



Mustafá Kemal, Atatürk, coronel al mando de la 19.ª División turca. (Imagen facilitada por el autor)

donde empezó a cimentarse su fama y reconocimiento, y donde empezó a ganarse el respeto. Su actuación en Gallipoli fue verdaderamente extraordinaria.



Kemal con su estado mayor y sus oficiales de confianza. (Imagen facilitada por el autor)



Kemal gustaba de estar en primera fila, y de liderar personalmente a sus hombres en el combate, siempre en primera fila. (Imagen facilitada por el autor)

El ataque de los ANZAC a Gaba Tepe fue todavía un mayor despropósito. Su idea era desembarcar allí y hacerse con la única llanura de Gallipoli. Pero, ..., les desembarcaron en el lugar equivocado, dos millas más al norte, que posteriormente fue llamado, y así se le conoce, como Anzac Cove. Tenía «un



La zona de desembarco equivocado de los ANZAC. Una verdadera ratonera, rodeada por el mar y por tremendas montañas, sin espacio para una discreta cabeza de playa, y sin posibilidad alguna de poder salir de allí, si no es escalando las alturas circundantes. (Imagen facilitada por el autor)

pequeño problema»: no sólo era la zona más montañosa y abrupta de Gallipoli, sino que además era una ratonera de la que no se podía salir.



Fotografía de la época, visto desde las alturas circundantes. Ahí abajo está la cala que servía de cabeza de playa a los ANZAC. (Imagen facilitada por el autor)

Un sobrepasado Hamilton, que ya tenía bastante con el despropósito de cabo Helles, con la primera oleada, 4.000 hombres, deshecha en minutos, no supo rectificar y allí dejó a los ANZAC, entrenados a medias en

las arenas y llanuras desérticas de Egipto, camino de Francia para la guerra de trincheras en llano, y ahora en medio de una tremenda zona montañosa, para la que en modo alguno estaban preparados ni mentalizados.

Tuvieron su parte buena: como nunca los turcos pensaron en un desembarco en esta parte tipo Suiza, no desplegaron suficientes secciones de defensa. El desembarco de los ANZAC fue más tranquilo. Pero el ánimo se les encogió al ver tanta montaña alta enfrente, en el camino que debían seguir.

El estancamiento. Guerra de trincheras

Tras desembarcar por fin, los aliados siguieron cometiendo errores básicos. Si estás desembarcando en una costa montañosa, sabiendo que hay tropas enemigas



La ratonera de Ancaz Cove vista desde el mar. (Imagen facilitada por el autor)

en el interior, y que se están dirigiendo hacia ti, no puedes perder ni un minuto en ir a tomar, retener y controlar las colinas vecinas... Pero el alto mando aliado pensó que había que desembarcar todas las fuerzas, colocar bien las cosas, todo ordenado, todo bien dispuesto, todo en su sitio, y al cabo de unos días, entonces ya sí, atacar y tomar las



No se entiende esa parsimonia aliada. Han desembarcado en zonas montañosas, con colinas circundantes muy próximas, saben que el enemigo se acerca, ..., pero no tienen prisa, ni siquiera para tomar las colinas y evitar que las tome el enemigo. Era el sello propio no sólo de Hamilton, Stopford, y Hunter-Weston, sino de gran parte de sus oficiales. (Imagen facilitada por el autor)

colinas.

En cabo Helles penetraron hasta las cercanías de Krithia, la 29.ª División del general Aylmer Hunter-Weston, y la Royal Naval División del general Archibald Paris, por el centro y ala oeste, y los franceses por el ala este. Y allí, en las laderas de las colinas que llevaban a Achi Baba, y de allí a los Narrows, se quedaron atascados. Los turcos habían



Más de lo mismo: exasperante parsimonia aliada
(Imagen facilitada por el autor)

efectivamente llegado en masa a lo alto de las colinas, se habían dispuesto para el combate, y habían frenado en seco cualquier intento aliado. En los 10 meses siguientes, hasta su marcha, los aliados no lograron sobrepasar esa línea. La 29.ª División tenía al mando a otro militar similar a Hamilton, Hunter-Weston, cuya única concepción de la guerra era una oficialidad y mando aristocrático, la dirección a distancia, y enviar carga tras carga de infantería para sobrepasar en masa las defensas enemigas. Aquí, tal proceder, fue un auténtico suicidio. Y así, oleada tras oleada de jóvenes de la 29.ª morían al pie de las colinas de Achi Baba. En las primeras horas fallecieron otros 3.000. El frente se estabilizó, con una defensa turca infranqueable para los aliados.

Los ANZAC tuvieron similar destino. Habían desembarcado la 1.ª División Australiana del general William Bridges y la división australiano-neozelandesa del general sir Alexander Godley, todo ello bajo el mando de un Birdwood que ya empezaba a ejercer el mando independiente de Hamilton, pero pensaba como éste: desembarcar las tropas sin prisa, ordenadamente, recibir y colocar ordenadamente los pertrechos, suministros, municiones, repuestos, etc., esperar el desembarco de todos, y que todos estuvieran bien acampados, y entonces, entonces sí, atacar las montañas vecinas (éstas no eran colinas, y desde luego para nada la llanura que les habían prometido encontrar, sino una verdadera cordillera).

Tras ascender por las laderas de la cordillera que lleva a Chunuk Bair, siguiendo el plan original, la 1.ª australiana tomando las alturas, y la australiano-neozelandesa lista para atravesar la península de costa a costa y alcanzar Midos, sin saber que ahí estaba ya el grueso del III Cuerpo turco, sufrieron el

contraataque furioso, con extraordinaria determinación y fiereza del legendario Kemal, al mando de unidades de su 19.ª División. Éste, a diferencia de los aliados, sin un minuto que perder, cuando supo que había tropas enemigas desembarcando en ANZAC Cove, cogió sus tres mejores regimientos y se fue para allí; de inmediato partió con el mejor de todos ellos, y dio la orden de que los otros dos le siguiesen tras haberse pertrechado lo mejor posible. Y logró así hacer retroceder a los ANZAC hasta sus posiciones de partida, estabilizándose el frente.

El ataque de Gallipoli se había convertido en una guerra de líneas de frente estabilizadas. Esa forma de proceder aliada de tomarse



Lo mismo, ¿una guerra de trincheras?
(Imagen facilitada por el autor)

las cosas con calma, esa infravaloración de sus enemigos, y esa pérdida de tiempo para adueñarse de las colinas circundantes, mientras sí lo hacían los turcos, configuró el fiasco aliado de Gallipoli. Esto, más la fase naval churchilliana, condicionó el trágico y



Se pasó a una guerra de trincheras, que fue lo que realmente fue Gallipoli. (Imagen facilitada por el autor)



Los frentes quedaron por completo estabilizados, y así fue durante meses, tanto en cabo Helles como en ANZAC Cove. (Imagen facilitada por el autor)



Gallipoli fue verdaderamente una guerra de trincheras. (Imagen facilitada por el autor)

descomunil fracaso aliado.

Pero, como había que echar la culpa a alguien, ya que no podrían aparecer ni Churchill, ni Kitchener, ni Hamilton, ni la fase naval (que sólo sirvió para perder varios acorazados, y poner sobre aviso a los turcos), ni el inexplicable retraso en tomar las colinas dando tiempo a que las tomaran los turcos, ni el haber metido al 40 por 100 de las tropas en el lugar equivocado (una trampa entre cordilleras en lugar de una llanura), ni una mentalidad victoriana decimonónica de la guerra, una logística deleznable y una pésima preparación de las tropas, la culpa hubo que echársela a los desembarcos.

Fue precisamente España, en Alhucemas, quien puso nuevamente las cosas en su sitio. Pero esto es otra historia...

Cabezonería + Ineptitud = picadora de Carne

Y así se llegó a mediados de agosto. Habían pasado cerca de cuatro meses y estábamos en plena guerra de trincheras al más puro estilo del frente occidental en suelo francés. Un ejemplo lo tenemos en la conocida como Tercera Batalla de Krithia, cuando nuevamente la 29.ª División y la Royal Naval Division, reforzadas por la recién llegada 42.ª División, y efectivos franceses intentó tomar, una vez más, el bastión turco, el 4 de junio. Las bajas en el combate alcanzaron el 25 por 100 del total de los efectivos (4.500 británicos, 2.000 franceses, y 9.000 turcos). Aquello parecía imparable. No se logró por parte aliada adelantar ni un solo metro.

Pocos días después, el 14 de julio, dos brigadas de la recién desembarcada 52.ª División, junto a unidades de la Royal Naval División y efectivos franceses, atacaron

nuevamente las cercanías de Achi Baba, sufriendo 2.500 muertos (la tercera parte de sus 7.500 efectivos), más 600 de la Royal Naval División y 800 muertos los franceses. Por parte turca hubo 9.600 entre muertos, heridos y prisioneros.

La situación era insostenible para los aliados. Así que decidieron «una huida hacia adelante». Sacar las tropas hubiera supuesto el fin de la carrera política y militar de varios «prohombres» británicos. Por ello, la decisión fue..., enviar más tropas, en concreto al IX Cuerpo de Ejército británico, con cinco divisiones, al mando del teniente general Frederick Stopford, desembarcando inicialmente tres divisiones en Suvla Bay, un poco más al norte que ANZAC Cove, y dejando por ahora dos en reserva.

Y nuevamente el despropósito británico. Estas divisiones no fueron a reforzar las unidades en cabo Helles o en ANZAC Cove, buscando superioridad y capacidad de penetración para romper las líneas turcas. Se les llevó más al norte y crearon un tercer frente similar.

Más despropósito. A pesar de haber tomado por sorpresa a los turcos, y disfrutar de un desembarco tranquilo, las órdenes fueron, otra vez, tomarse todo con calma y empezar el intento de penetrar en territorio turco unos días después, cuando ya los turcos hubieran



Las tropas recién llegadas a Suvla Bay actuaron con la misma parsimonia, dando tiempo a los turcos a llegar, tomar las alturas y coger posiciones.
(Imagen facilitada por el autor)

llegado en cantidad y tomado posiciones. Además, Stopford actuaría con mando independiente de Hamilton y, al igual que éste, no estaría en el campo de batalla con sus hombres, sino alejado del mismo, a bordo de uno de los barcos.

Pero la llegada de esta fuerza levantó los



Los turcos no perdían el tiempo; se movían rápido, tomaban las alturas correspondientes, se desplegaban, reconocían el terreno y disponían las defensas. Sabían que los ataques aliados, en forma de cargas, y cuesta arriba, tenían pocas posibilidades.

(Imagen facilitada por el autor)

ánimos de los ANZAC. Propusieron a Stopford hacer un ataque combinado contra Chunuk Bair. La respuesta de Stopford no pudo ser más contundente: que cada cual se apañase. Él tenía ya suficiente con levantar el cuartel de invierno, y si en ese contexto pudiera echar una mano a los ANZAC, así lo haría. Hamilton, que creía en el nuevo plan de los ANZAC, no logró imponerse al teniente general, fruto del descrédito de Hamilton, y de esa idea de los mandos diversificados.

Así que, llegados a este punto, Stopford lanzó su ataque de penetración desde Suvla Bay, varios días después de su llegada, para en-

contrarse con tres divisiones turcas que ya habían llegado y tomado fuertes posiciones, la 12.ª, la 7.ª y la 4.ª, en la colinas o alcóres de Anafarta. Con ello, otra vez más, el frente se estabilizó y se convirtió en más guerra de trincheras. Ahí se habían quedado atascadas la 10.ª, la 53.ª y la 54.ª. Se había bloqueado, también en Suvla Bay, todo avance hacia el interior.

Mientras, los ANZAC decidieron dar el paso, recibiendo algunos refuerzos por mar desde cabo Helles. El plan consistía en tomar Lone Pine, Chunuk Bair y varias colinas vecinas, sobre todo la 971, verdadero punto gordiano, y las de Sari Bair; y para éstas se había pedido las tropas de Stopford, esperando que distrajese tropas de Chunuk Bair, objetivo principal de los ANZAC. Se esperaba que ello abriría la defensa turca pero no fue así.

Se eligió nuevamente a los ANZAC, asumiendo que en cabo Helles había una imposibilidad de romper la línea y avanzar; tan dura y determinante era la situación de bloqueo allí existente. Se determinaron los tres objetivos: atacar Sari Bair, pero no desde el noroeste, desde Suvla Bay, sino desde ANZAC Cove; el Nek y la colina 700, y Chunuk Bair, la cresta del Rododendro, la Cima y la Granja. Se designó a los Gurkas de la brigada india, llegados desde cabo Helles, y a la 4.ª Brigada de Infantería australiana para tomar la colina 971. Asimismo, la Brigada de Infantería neozelandesa fue designada para Chunuk Bair, y la 3.ª Brigada de Caballería Ligera (la de la Película *Gallipoli*, con Mel Gibson) debía asaltar la zona del Nek y la colina 700. La 1.ª Brigada de Infantería australiana debía tomar Lone Pine, y dejar franco el paso hacia Chunuk Bair, atrayendo al enemigo hacia su posición. El dispositivo se reforzó con batallones de los regimientos de Wiltshire, el Leal

del Norte de Lancashire, y el batallón de Wellington. Estaba todo aparentemente dispuesto.

Todo fue un despropósito. Se dieron, por ejemplo, tres circunstancias que explican por sí solas qué fue aquello: a) el ataque a Chunuk Bair no pudo efectuarse a tiempo porque las unidades enviadas a tomarlo se perdieron en su desplazamiento nocturno, amaneciendo desviados de su objetivo; b) lo conocido como «los siete minutos»; y c) el desastre de los gurkas.

«Los siete minutos» fue el tiempo que transcurrió desde que terminó el ataque de la artillería naval hasta que se dio la orden de ataque a las tropas de tierra. Tiempo fatal porque permitió a los turcos volver a sus posiciones tras el ataque artillero, y disponer perfectamente de sus armas, sobre todo sus ametralladoras, que segaron la vida de al menos 2.000 australianos y neozelandeses, y abortaron completamente el ataque. No hubo posibilidades. Esos siete minutos fueron letales.

Los gurkas llegaron a tomar la colina Q, en la retaguardia turca, tras Chunuk Bair. Era un sitio estratégico de primer nivel, y la primera vez, después de cuatro meses, que los aliados se habían hecho, por fin, con uno de los altos.

Pero fueron bombardeados, un bombardeo preciso que les hizo huir y abandonar sus recién tomadas posiciones. Pero no fueron los turcos, tan sorprendidos como los gurkas con el ataque, fue la artillería naval británica, fuego amigo, al confundir a los gurkas con turcos.

El epílogo de este capítulo llegó con el contraataque de las tropas de Kemal, que logró

echar de las colinas a las tropas aliadas allí asentadas y hacerlas retirar nuevamente a sus posiciones originales de partida, es decir, otra vez a ANZAC Cove. Para hacernos una idea del desastre aliado, el batallón Wellington perdió 711 hombres de un total de 760.

Y lo peor; se había desbaratado la última gran ocasión de haber roto el frente turco. Pero el que las tropas recién llegadas a Suvla Bay no colaborasen en este ataque con los ANZAC, la inexistencia de un mando único aliado, y las chapuzas cometidas en el ataque, lo desbarataron y condenaron la operación.

El gran fracaso total

Sin embargo, Hamilton seguía pidiendo hombres. El 17 de agosto pidió 95.000 hombres más, con la idea de seguir enviando tropas a Gallipoli. Por ello, se enviaron las dos divisiones que quedaban del CE de Stopford, un total de 25.000 hombres. Los aliados habían empezado con cinco divisiones, y ahora, con estas dos últimas, ya tenía 15. Los turcos, que empezaron con seis, ahora tenían 16. Muchos británicos dudaban mucho de seguir en Gallipoli; cada vez se alzaban más voces.

Volvió a pasar lo mismo con estas tropas de fresco; enviadas a Suvla Bay, al lado de las otras tres divisiones de Stopford, atascadas en una guerra de trincheras. Pero no sirvieron para ganar superioridad y capacidad de penetración, sino que alargaron las líneas, siguiendo el mismo estilo implantado en Gallipoli por los aliados: con calma, orden, parsimonia, sin prisa, dando tiempo a los turcos a aportar refuerzos, desplegarse, tomar buenas posiciones, armarse, y quedar a la espera de los ataques

aliados.

Fue el canto del cisne. Nuevos ataques aliados en forma de cargas contra las trincheras turcas, bien posicionadas, con suficientes ametralladoras modernas muy bien servidas.

Y nuevamente Hamilton pedía más hombres. Algún parlamentario británico, ya fuera de sí, exigió saber si Hamilton, Kitchener y Churchill, deseaban alargar la guerra de trincheras desde Gallipoli hasta no se sabe dónde. Y ocurrieron dos hechos que dejaron la cruda realidad al descubierto: Francia se opuso enérgicamente (ya era hora) a enviar las tropas que exigía que atendiesen el frente occidental; ya era paradójico que una acción que había sido diseñada, según sir Winston, para aliviar el frente occidental, lo estuviera debilitando; y, por otro lado, la entrada enérgica de Bulgaria había abierto el tan temido tercer frente, el macedónico, pero no en la forma en que los británicos hubieran esperado.

Se anunció, además, ahora el envío de artillería pesada alemana a Gallipoli; el primer objetivo era ANZAC Cove, la cual no resistiría un ataque así. La suerte estaba echada. Gallipoli se había convertido en una picadora de carne con miles, y miles de jóvenes muertos, tras seis meses, completamente detenidos y la solución planteada por Hamilton era seguir enviando hombres. Además, había que ser conscientes que la guerra principal estaba ocurriendo en suelo europeo. No podía continuarse con Gallipoli como se estaba haciendo. En Octubre, Hamilton fue relevado por el general Charles C. Monro.

La sensatez. El relevo. La evacuación

El general Monro no era un cualquiera. Una

hoja de servicios brillante, una serie de mandos exitosos, resultados positivos en todo lo que tocaba. La elección no fue al azar. Alguien en Londres, cansado ya de que Gallipoli fuera el desastre que era, había decidido solucionar aquello. Y enviaban a uno de los mejores, con experiencia de mando en el teatro europeo.

Como general de división, mandó la 2.^a en la Batalla de Ypres. Al poco, ya era teniente general en funciones al mando del I CE, para pasar enseguida a hacerse con el mando del Tercer Ejército, con el grado ya consolidado de teniente general. Sus subordinados se referían a él como poseedor de «el don del magnetismo personal». Conocía muy bien a los alemanes, y tenía muy extensa experiencia en combate.

Al poco de hacerse cargo de las tropas de



El teniente general Charles C. Monro, de lo mejor que tenían los británicos.
(Imagen facilitada por el autor)

Gallipoli dejó pronto varias cosas claras:

a) mando único, el suyo, advirtiendo de este hecho a Birdwood y a Stopford, anun-



Pronto el general Monro deseó conocer la situación de primera mano, personalmente, insitu.
(Imagen facilitada por el autor)

ciándoles su relevo a la mínima; b) visitó las líneas y habló personalmente con cientos de soldados; era la primera vez; c) decidir la evacuación inmediata; d) instar a un enfadado Kitchener a acudir en persona a ver las líneas; y e) mostrarse inflexible con la evacuación; ni sir Winston se le opuso. Y Kitchener acudió. Y vio aquello. Su decisión no pudo ser otra. Evacua-



El general Birdwood mostrando personalmente a Kitchener la situación del frente.
(Imagen facilitada por el autor)

ción. Y Monro se puso manos a la obra. No podemos tratar aquí la evacuación, sino de manera extraordinariamente somera. Fue una operación exitosa, sin parangón, que exige ser estudiada en Academias Militares. Tras casi diez meses, y miles de muer-



La foto es extraordinaria, mostrando magníficamente el lenguaje no verbal entre Monro y Kitchener, cuando aquél le está diciendo, tras las visitas a las líneas del frente, que hay que evacuar «sí, ..., o sí, ..., o también»
(Imagen facilitada por el autor)

tos y heridos, el 19 y 20 de diciembre, se evacuaron todas las divisiones de ANZAC Cove y Suvla Bay, sin bajas. Y el 8 y 9 de enero de 1916, todas las divisiones de cabo Helles, asimismo, sin bajas. En total 83.048 hombres, 4.695 caballos y mulas, 1.718 vehículos, 186 cañones pesados, y 1.600 toneladas de material. No hubo ninguna baja (dudas sobre un marinero por una explosión fortuita). Sin duda, una operación brillante, sobre todo cuando se había estimado que pudiera haber hasta 30.000 bajas.

Atrás dejaban alrededor de 46.000-57.000 muertos (26.000-34.000 británicos; 10.000-12.000 ANZAC, de ellos alrededor de 8.700 australianos y 2.700 neozelandeses; y 10.000-11.000 franceses, indios, gurkas). Se hablaba de una cifra, entre muertos, heridos, en combate o por accidentes, y enfermos, un total de 210.000-250.000 aliados (120.000-150.000 británicos y 90.000-100.000 resto de aliados). Se estima que los turcos tuvieron asimismo 250.000-290.000 bajas, de ellos, unos 90.000-120.000 muertos.

Anexo I. Consecuencias

Gallipoli tuvo innumerables consecuencias, muchas de ellas de enorme importancia. En este sentido, esta batalla marcó un antes y



Henry Moseley. (Imagen facilitada por el autor)

un después para muchas cosas. Las víctimas acabamos de hablar de ellas. Pocas batallas han sido tan violentas, y han supuesto tantos muertos y heridos, en relación con la cantidad de tropas que actuaron. Los porcentajes, como hemos visto, fueron significativamente altos.

Entre las víctimas hubo varias que llamaron la atención. Una de ellas fue un extraordinario científico británico, Henry Moseley, candidato al Nobel, que estableció la relación sistemática entre la longitud de onda de los rayos X emitidos por los átomos con su número atómico, fundamental para entender la materia; el 10 de agosto de 1915, siendo teniente, un francotirador acabó con su vida. Contaba 27 años, y un magnífico futuro para la ciencia. El Gobierno británico prohibió que los científicos fueran llamados a filas para enviarles al frente; esto ya se aplicó en la Segunda Guerra Mundial.

Los irlandeses volvieron literalmente hartos

de Gallipoli, perdiendo una gran y hermosa parte de su juventud, luchando por los británicos, en una batalla estéril, que sólo sirvió para contar miles de muertos. Volvieron convencidos de que la independencia era su única salida. Irlanda empezó a dejar de estar dividida en su relación con Gran Bretaña. Gallipoli reforzó el sentimiento independentista de quienes ya lo tenían, y provocó un cambio en quienes hasta entonces no lo tenían, desencantados al comprender también que los británicos no iban a aceptar la vía de Home Rule, o autogobierno, a pesar de los miles de irlandeses muertos en tierras turcas, luchando por un imperio que no les reconocía una mínima autonomía, alimentando el resentimiento. Y así, empezaron a triunfar y popularizarse la corriente independentista de James Connolly, y a sembrar la semilla del Levantamiento de Pascua, unos meses más tarde, en abril de 1916. Figuras como Eamon de Valera y Michael Collins empezaron a ser conocidos. Gallipoli representó el símbolo del sacrificio trágico irlandés y despertó hasta

sus últimas consecuencias el ya imparable sentimiento independentista irlandés.

El día del primer desembarco, el 25 de abril,



Veteranos irlandeses de Gallipoli, mentalizados y organizados para el independentismo. (Imagen facilitada por el autor)



Gallipoli despertó el sentimiento nacional australiano y neozelandés. Se fueron unos chavales, y volvieron unos hombres; se fueron sin conocerse, y volvieron unidos; se fueron como británicos, y volvieron como australianos y neozelandeses; se fueron como seis departamentos y volvieron como un país. (Imagen facilitada por el autor)

es recordado en Australia y Nueva Zelanda como *El Día ANZAC*, es fiesta nacional, y es considerada esa festividad como el símbolo de la identidad nacional australiana y neozelandesa, y el evento fundacional de ambos países; se le considera el verdadero nacimiento del espíritu nacional. Fue la primera vez que verdaderos chavales austra-

lianos y neozelandeses luchaban como unidades independientes, aunque todavía pertenecientes al Imperio británico. Pero como ellos mismos dijeron, «fuimos como seis Departamentos, y volvimos con un país». Además, demostraron suficientemente cualidades propias de ambos países: valor, resistencia, sacrificio, generosidad, lucha, capacidad de sufrimiento, resistencia, espíritu nacional que transcendía lo británico. Se

El 25 de abril es una verdadera fiesta nacional para australianos y neozelandeses. Es el símbolo de la identidad nacional. (Imagen facilitada por el autor)



estaba despertando el orgulloso sentimiento nacional australiano-neozelandés. Lo que empezó siendo una ceremonia militar, pronto derivó en la fiesta de memoria patriótica y reconocimiento a esos jóvenes, y un ya imparable orgulloso sentimiento nacional. Siempre acompañado de la frase *«para que no olvidemos»*. De hecho, hoy día, sigue habiendo actos conmemorativos conjuntos con Turquía, tal es el respeto mutuo entre todos ellos.

El fracaso de Gallipoli condicionó el advenimiento de la Revolución Rusa. Efectivamente, una consecuencia de la Campaña de Gallipoli fue confirmar el cierre del estrecho de los Dardanelos, impidiendo la comunicación con Rusia, quien ya no podía recibir pertrechos, alimentos, armas, municiones, cañones, etc., de Gran Bretaña y Francia. Ello condicionó además una gran hambruna, y pertrechar peor al Ejército en el frente oriental, debilitando enormemente su capacidad militar. La entrada de Bulgaria logró, en conjunción con Austria-Hungría y Turquía, y junto a la derrota de una Serbia prorrusa, que se sellara esa parte del mapa aislando ya por completo a Rusia, tan dramáticamente necesitada de apoyo logístico. La escasez de alimentos, armamento, municiones, apoyo militar y económico, todo ello agravó las tensiones internas, el tremendo

malestar social y político, con un zar Nicolás II que estaba a otras cosas, y cada vez más ilegitimado en su Gobierno. Todo ello, unido al desastre del II Ejército ruso, la caída del frente oriental, y la ayuda de Alemania para que Lenin regresara a Rusia, en el conocido como «tren sellado», desde Suiza, donde vivía, propició y condujo a la Revolución Rusa, y a la salida de Rusia de la guerra.

Si hubo un personaje al que Gallipoli le lanzó a la Historia, ése fue Mustafá Kemal, más conocido como Atatürk («Padre de los turcos»), el futuro líder nacional y fundador de la República de Turquía. En la campaña de Gallipoli era el coronel al mando de la 19.ª División turca, responsable de varios exitosos contraataques contra los aliados, arrinconándolos en sus cabezas de playa, en ANZAC Cove, y cerrando cualquier posibilidad de que sobrepasaran sus líneas, un militar brillante, un magnífico estratega, un genio táctico sin igual, y un extraordinario político. Su papel en Gallipoli fue decisivo. Liman von Sanders tenía plena confianza en él y, de hecho, le dio un mando de división, siendo coronel. Además, su misión fue de las más importantes en la Campaña, al derrotar sucesivamente a los ANZAC e impedir cualquier intento de penetración de éstos en la península, defendiendo a ultranza Chunuk Bair y toda la cadena montañosa, y no dando opciones al enemigo. Revestido de una extraordinaria aura de valor personal, extraordinaria disciplina, magnífico liderazgo y conductor de hombres, y conocimientos como pocos de la geografía de la batalla, su papel tuvo tal relevancia que ya fue imparable su impulso como líder del movimiento nacionalista turco.



Gallipoli contribuyó indirectamente al inicio de la Revolución Rusa. (Imagen facilitada por el autor)

Los británicos responsables tuvieron diversa



Mustafá Kemal, «Ataturk», comenzó a cimentar su prestigio y reconocimiento en Gallipoli. Fue el paso necesario para recorrer el camino que le llevaría a ser el «padre» y fundador de la República turca.
(Imagen facilitada por el autor)

suerte. Hamilton fue licenciado, sin honores, y retirado; nunca más se le tuvo en consideración. Su mando en Gallipoli es recordado por cómo no deben hacerse las cosas, ni un desembarco, ni dirigir hombres en batalla, ni cómo debe comportarse un jefe militar al mando. Nunca fue castigado, pero fue apartado. Todo su prestigio anterior quedó empañado, y fue un buen ejemplo de que la concepción victoriana y decimonónica de la guerra no tenía cabida en los nuevos escenarios europeos.

Birdwood y Stopford tuvieron trayectorias diferentes. William Birdwood ganó reconocimiento, reputación y respeto, fue promovido y siguió liderando fuerzas australianas en el frente occidental, y llegó a ejercer el mando del Quinto Ejército británico, e incluso llegó a ser un serio aspirante para ser comandante en jefe de todas las fuerzas británicas. Mientras, Frederick Stopford presentó, junto a Hamilton, el símbolo del fracaso aliado, fue forzado a dimitir tras la evacuación, y no recibió ningún mando militar, quedando su figura asociada al concepto de incompetencia militar manifiesta.

Nos queda sir Winston. Es difícil y complejo hablar sobre él, por el gran número de condicionales que tiene, y sus muchas in-

tentonas de blanqueamiento a lo largo de la historia. No obstante, debemos verle por lo que fue y se comportó aquí, sin mezclar otras cosas. Debemos valorar su conducta y actitud respecto a Gallipoli. Para muchos, fue el verdadero culpable de esta tragedia. Fue él quien forzó la fase naval, en un intento de ser el único responsable de la victoria, protagonista único. Cuando la realidad se impuso, en todo momento forzaba para continuar enviando tropas. Los números de bajas no le importaron gran cosa; de hecho, no manifestó a lo largo de su vida algo de pesadumbre por tantos miles y miles de hombres muertos, de tantas vidas sesgadas. Siempre valoró el efecto negativo que una retirada significaría para su futuro político. Sir Winston era él, y Gallipoli era una mera herramienta para él, un medio para medrar políticamente.

Cuando las cosas se torcieron ya del todo, le recomendaron que desapareciera una temporada. Era el 25 de noviembre de 1915 cuando dimitió del Gobierno, de su nuevo cargo de canciller del Ducado de Lancaster, ya que tuvo que abandonar meses antes el Almirantazgo. Fue entonces, para proceder a un lavado de imagen, cuando se incorporó al Ejército, al 2.º Batallón de Granaderos de la Guardia, para ser nombrado teniente coronel al mando del 6.º Batallón de los Royal Scots Fusilers, en el frente occidental, con destino en Ploegsteert Wood. Era un estúpido destino para vestirse de militar, hacerse unas fotos y decir que uno ha estado en Bélgica, en el frente occidental. La verdad es que el sitio nunca tuvo actividad, y era empleado para enviar a descansar y reponerse a unidades que habían estado en primera línea. Cuando el batallón se integró en la 15.ª División, unidad muy curtida en batallas (Loos, Somme, Arrás, Ypres, la ofensiva de primavera), y era considerada una divi-

sión de alto rendimiento, y muy condecorada, sir Winston, justo en ese momento pidió la licencia y obtuvo permiso para dejar el servicio activo, volviendo a la Cámara de los Comunes. Era el 16 de mayo. Había estado en el servicio activo, en retaguardia, un total de 172 días. Un año más tarde, era nombrado ministro de Municiones. Seguía adelante con su trayectoria política. Mientras, en las fosas de Gallipoli yacen para siempre alrededor de 135.000-150.000 cuerpos, entre



Churchill como teniente coronel en funciones del 6º Batallón de los Royal Scots Fusiliers, en el frente occidental, con destino en Ploegsteert Wood; a pesar de aparentar que sí, nunca estuvo en el frente; este municipio belga era empleado para que descansaran tropas llegadas de combates en el frente. No obstante, cuando pasó el tiempo necesario, a Sir Winston le faltó tiempo para volver a Londres, a la Cámara de los Comunes, y a los pocos meses, ser nombrado Ministro de Municiones.
(Imagen facilitada por el autor)

aliados y turcos.

Dicen que cuando en la Segunda Guerra Mundial, su reconocido «pico de oro» sacó su célebre discurso de 4 junio de 1940, tras Dunkerque, y pronunció aquello de «lucharemos en todos los aeródromos, lucharemos en los

campos y en calles, lucharemos en las colinas, ¡no nos rendiremos, jamás!», y soltó aquello de «lucharemos en las playas», hubo varios parlamentarios de ambos lados que le preguntaron con enorme sorna «¿De qué playas nos hablas Winston, de las de los Dardanelos?».

Anexo II. Unos apuntes finales

Veamos dos. El primero surge cuando uno ve los campos de Gallipoli, con esas hermosas lápidas blancas tan bien colocadas, en perfecto orden, cada una con un nombre, uno enseguida piensa en el enorme respeto del



Bonita foto, pero falsa. En esas tumbas no están enterrados los muertos de Gallipoli; yacen en vaguadas, en pequeñas hondonadas, etc., en fosas comunes, y mezclados todos, aliados con turcos.
(Imagen facilitada por el autor)

lugar hacia los allí caídos.

Todo es mentira. Allí no hay nadie enterrado, tal vez algunos cuerpos. Casi todos los caídos en batalla, los miles y miles de soldados, están tirados en las vaguadas y pequeños valles entre colinas, en hondonadas que abundan en Gallipoli, cubiertos con varias capas de tierra. Cuando en la campaña, una gran mayoría de los muertos estaban tirados en las cercanías de las trincheras de uno y otro lado, y su estado de descomposición era avanzado y el olor insoportable, dedicaban un día a recogerlos y tirarlos en las vaguadas cercanas, en desfiladeros y en las

irregularidades del terreno, procediendo a poner varias capas de tierra. Como en toda batalla de trincheras, con ataques simultáneos de ambos lados, los cuerpos estaban mezclados. Por ello, el pragmatismo británico se impuso y acordaron que cada bando enterrase los cuerpos que estaban en sus proximidades, todos mezclados, y así yacen, todos mezclados, aliados y turcos, enterrados cada uno dependiendo de qué trinchera estaba más cerca, y con compañeros o enemigos, poco importaba. No hubo ningún acto de reconocimiento, ni celebración alguna de ningún tipo. Simplemente eran tirados en esas fosas comunes y tapados con tierra. Los nombres de las lápidas sencillamente fueron rellenados con las bajas de cada unidad.



Día de enterramientos. Se pactaba que se recogiesen a los muertos y se les enterrase en las pequeñas vaguadas, en hondonadas, en irregularidades del terreno, y se les cubriese con tierra, verdaderas fosas comunes. Dado que era tremendamente laborioso ir separando los cuerpos en aliados y turcos, se les colocaba a todos juntos en las fosas comunes.

(Imagen facilitada por el autor)

El segundo se debe a la tremenda cantidad de enfermos que hubo. La acumulación de tanta gente en tan poco espacio, y por tanto tiempo, creó un ambiente insano. La enorme cifra de cadáveres, muchos en muy avanzado estado descomposición, junto a la gran cantidad de excrementos (en la pequeña cabeza de playa de ANZAC Cove, había 30.000 hombres; imaginemos sus excrementos, 30.000, día tras día, durante varios



Verdaderamente los muertos abundaban. Una guerra de trincheras, con cargas sucesivas, y mortalidad de cientos o miles por carga, es lo que tiene. Los enterramientos masivos casi no daban abasto.

(Imagen facilitada por el autor)

meses, sin limpieza adecuada de los mismos, ni tampoco evacuación correcta). A eso sumamos carencia de agua, y alimentos muchos ya pasados. Todo ello con miles y miles de moscas en los excrementos, los cadáveres putrefactos y la comida. Se dispararon la disentería, el tifus, el cólera, la



No es un transporte de heridos o enfermos; se ha aprovechado ese barco para montar un verdadero hospital de campaña. Como se ve, las condiciones higiénico-sanitarias son verdaderamente deleznable.

Hubo nada menos que 250.000 bajas aliadas. De ellas, cuatro de cada cinco eran heridos o enfermos. Como puede verse, éste es un aspecto que todo gran mando de tropas debe ser consciente, y debe cuidar.

(Imagen facilitada por el autor)

malaria, las fiebres tifoideas. Las condiciones higiénico-sanitarias, y la más que deficiente evacuación médica, agravaron la situación. Todas éstas son cosas que producen muchas bajas, más que el combate, y todo mando debe tener en cuenta. En Gallipoli no se tuvo en cuenta, lo que agravó mucho el número de bajas.

Demostración anfibia en la playa del Campo de Adiestramiento Sierra del Retín
(CASR) en Barbate, con motivo de las DYNAMIC MARINER 25
Foto: Juan Diego López Melul





EL RESURGIR DE LAS OPERACIONES ANFIBIAS



EL DESASTRE DE ANNUAL Y EL EXPEDIENTE PICASSO

Antecedentes

LA presencia permanente e ininterrumpida de España en el norte de África data de 1497 cuando, para expulsar a los piratas berberiscos, Pedro de Estopiñán y Virués, contador de la Casa de Medina Sidonia, desembarcaba el 17 de septiembre de ese año con 5.000 infantes y 250 jinetes en la ensenada de los Galápagos de la Rusadir fenicia, hoy conocida como Melilla la Vieja. En 1860, en virtud del Tratado de Wad-Ras del 26 de abril entre el sultán de Marruecos Muhammad Ibn Abd el Rahman y la reina de España Isabel II, se ratificaba el convenio del 24 de agosto de 1859 por el que se cedía a la ciudad de Melilla una franja de terreno marcada por el alcance de 2.900 m del cañón de 24 libras apodado *El Caminante*, emplazado en los fuertes de Santa Bárbara y Victoria Grande. A partir de ese momento, la Plaza de Soberanía fue creciendo tanto en el plano urbanístico como el militar, construyéndose la ciudad actual, así como el puerto, inexistente entonces.



Estatua de Pedro de Estopiñán y Virués en Melilla.
(Fuente: www.wikipedia.org)

En 1906, entre el 16 de enero y el 7 de abril, se celebró en Algeciras una importante conferencia internacional con representantes de los Gobiernos de Marruecos, España, Francia, Alemania, Reino Unido, Estados Unidos, Portugal, Italia, Austria, Bélgica, Países Bajos, Suecia

José María TREVIÑO RUIZ
 (Retirado)



y Rusia. El último día se firmó un acta por parte de España, Francia, Alemania y el Reino Unido, ratificada poco después por el sultán de Marruecos Abd al Aziz, cuyo acuerdo principal fue la creación de dos zonas en las que, España al norte y Francia al sur, dichos países ejercerían un protectorado para preservar la seguridad en dichas zonas, manteniendo «un régimen de puerta abierta a los intereses in-

ternacionales». No obstante, este reparto geográfico no entraría en vigor hasta el Tratado de Fez de 1912. La superficie total del Protectorado español abarcaría 23.000 km², de los que el 90 por 100 era terreno montañoso y estaba dividido en tres zonas geográficas: la Yebala, en la región occidental, que incluía Ceuta; la central, llamada Goma-rra, en el centro, y el Rif oriental, con Melilla



Ensenada de los Galápagos. (Imagen facilitada por el autor)

como capital. Militarmente también había tres comandancias generales, con sede en Ceuta, Melilla y Larache, con un alto comisario con su cuartel general, establecido en Tetuán a partir del 19 de febrero de 1913.

La situación antes del desastre

En las tres zonas geográficas del Protectorado español en Marruecos, se siguió el mismo sistema de control del terreno. Un gran número de pequeñas posiciones comunicadas entre sí, auxiliadas por columnas militares procedentes de Ceuta y Melilla, acudirían allí donde fuese necesario.

Un dato muy importante era la relación con los habitantes de la zona, agrupados en tribus o cabilas, cuyos notables iban a tener una gran influencia en los acontecimientos futuros según fuesen cabilas amigas o rebeldes. El problema desde el punto de vista táctico era el alejamiento cada vez mayor de

las ciudades con guarnición y el roce con las tribus locales, muchas veces hostiles a la presencia de tropas extranjeras en sus tierras. La situación política española tampoco ayudaba mucho por la inestabilidad de los Gobiernos y de los altos mandos militares; cabe señalar que entre 1917 y 1923 hubo 15 ministros de la Guerra. Sólo en 1919 el alto comisario, general Berenguer, tuvo que despachar los asuntos más importantes con cuatro ministros diferentes.

El 30 de junio de 1911, el teniente coronel de Caballería Dámaso Berenguer Fusté creaba en Melilla una unidad de infantería de choque, llamada Fuerzas Regulares Indígenas, formada por nativos rifeños aunque con oficiales españoles, que contaría inicialmente con cuatro regimientos o grupos, llamados Tetuán n.º 1, Melilla n.º 2, Ceuta n.º 3 y Larache n.º 4, de acuerdo con la ubicación de su acuartelamiento. Sus batallones se denominarían tabores y las compañías más. En 1922, tras los acontecimientos



Cabilas del Protectorado español en Marruecos.
(Fuente: www.wikipedia.org)

acaecidos, se pondría en marcha el Regimiento de Alhucemas n.º 5, con sede en Segangán, a 20 km de Melilla. La creación de esta nueva fuerza de infantería surgió para paliar las bajas de soldados españoles sufridas en la guerra del Rif de 1909, llamada también segunda guerra de Marruecos, originada por el ataque el 9 de julio de ese año de tribus rifeñas a los trabajadores de la Compañía Española de Minas del Rif que construían el ferrocarril a San Juan de las Minas desde Melilla y que provocó la intervención del Ejército español, que movilizó a las quintas de 1903 y 1904 para ir a combatir a Marruecos, lo que produjo graves disturbios en Madrid y Barcelona, ciudad esta última donde se vivieron los graves sucesos conocidos como la Semana Trágica entre el 26 de julio y 2 de agosto de 1909, con 150 muertos, 440 heridos, 1.700 detenidos y cinco ejecuciones posteriores. El desastre del Barranco del Lobo, acaecido el 27 de julio en las faldas del monte Gurugú, próximo a Melilla, tampoco ayudó a restablecer la paz social, ya que el Ejército sufrió 153 muertes y 599 heridos, la mayoría soldados de reemplazo, a las que se sumó la del general Pintos, que mandaba la operación, en una emboscada de los rifeños.

Como las hostilidades continuaron en todo el Rif en los años siguientes y se mantenía el rechazo de los jóvenes españoles a ir a luchar a Marruecos, el teniente coronel José Millán Astray, con experiencia de combate en Regulares, fue a Argelia en 1919 para estudiar a la Legión Extranjera Francesa. A su regreso propuso al ministro de la Guerra, general José Villalba Riquelme, la creación de un nuevo cuerpo, que denominaría Tercio de Extranjeros, pues se nutriría de voluntarios de

cualquier nacionalidad sin requisitos de identificación, rigiéndose por el Código Buscado de los samuráis. La Legión sería fundada el 20 de septiembre de 1920, con su cuartel principal en Dar Riffien, próximo a Ceuta, y estaría compuesta por regimientos denominados tercios: el primero de ellos fue el del Gran capitán, en Melilla, y el segundo el del Duque de Alba, en Ceuta, cada uno con batallones llamados banderas. Tanto la creación de los Regulares como la de los tercios tendría una gran influencia en el sangriento conflicto rifeño, al ser excelentes unidades de combate, con soldados profesionales en su mayoría no españoles, con lo que se conseguía apaciguar en parte las protestas de la sociedad española, que se resistía a que sus jóvenes muriesen en tierras africanas.

Abarrán e Igueriben mueren, pero no se rinden

En 1920 en la zona occidental del Protectorado, el Ejército español luchaba contra los cabileños rebeldes de El Raisuni, conquistando la ciudad santa de Xauen, en el corazón de la Yebala, y estableciendo un corredor entre Tetuán y Larache. La zona oriental, Melilla, tenía un nuevo comandante general, el general de división de Caballería Manuel Fernández Silvestre, nombrado el 10 de enero de 1920, pero que tomó posesión el 12 de febrero, que contaba con un segundo comandante, el general de brigada, también de Caballería, Felipe Navarro y Ceballos-Escalera, barón de Casa Davalillo. Silvestre, de carácter impetuoso, general con tan sólo 48 años, poseía una brillante carrera, con tres ascensos conseguidos por méritos de guerra

en Cuba; además, había sido ayudante de campo de Alfonso XIII, con el que mantenía una buena amistad. Por el contrario, tenía una gran rivalidad con el alto comisario, el general de división Dámaso Berenguer Fusté, también de Caballería y su superior en Marruecos, aunque dos años más joven que él. Tanto Berenguer como Silvestre coincidían en que la pacificación del Protectorado no sería posible sin que se tomase la villa de Alhucemas, dominada por la tribu rebelde de los Beni Urriaguel, cuyo jefe, Muhammad Ibn Abd el-Krim el Jatabi, había jurado odio eterno a los españoles, pese a haberse educado en Melilla y haber trabajado para la Administración española como traductor de árabe y para el periódico *El Telegrama del Rif* escribiendo artículos en árabe. Su colaboración con Alemania en contra de España le valió una condena de dos años en el Fuerte de Rostrogordo, del que intentó huir descolgán-

dose por una tronera, pero al faltar la cuerda cayó y se fracturó una pierna, lo que le produciría una cojera de por vida. Huido a su cabila, se levantó contra la dominación española con ayuda y armamento alemanes.

Silvestre decidió por su cuenta ocupar Alhucemas, mientras Berenguer continuaba su campaña por la Yebala y Gomara. Los primeros avances de Silvestre fueron prácticamente incruentos, lo que él achacaba a que tenía *baraka* (suerte), según los rifeños, ocupando el 15 de mayo de 1920 Dar Drius, junto al río Uad Kert, y estableciendo allí su cuartel general de operaciones. En agosto tomó Tafersit y en septiembre Buhafora, lo que provocó una gran inquietud en las tribus rebeldes. Por ello Berenguer ordenó parar los avances hasta consolidar las posiciones y finalizar las operaciones de la Yebala. Silvestre obedeció, pero en octubre de 1920 reanudó

los avances con la autorización de Berenguer, al aducir que había que aprovechar la ocasión antes de que los rifeños se organizaran. No obstante, el coronel Morales, director de la Oficina de Asuntos Indígenas y con gran conocimiento del terreno y de los rifeños, se opuso a este avance hasta que no se hubiesen consolidado las cabilas ocupadas mediante la acción política, ganándose la confianza de los jefes tribales. Además, avisó de la fuerte oposición de la cabila de los Beni Urriaguel y de su líder Abd el-Krim, gran conocedor de los españoles y de sus puntos débiles. Además, Morales advirtió que las cabilas de Beni Said, Beni Ulixech, Bocoya, Tensaman y Beni Tuzin eran consideradas



Abd el-Krim. (Imagen facilitada por el autor)

insumisas y podrían rebelarse en cualquier momento. Ya en enero de 1921, y dándole la razón al coronel Morales, la resistencia rifeña al avance del Ejército español comenzaba a organizarse, siempre por el cabecilla Abd el-Krim, que difundió la proclama de que el que matase a un español no sería castigado.

Por si esto fuese poco, todas las cabilas antes mencionadas constituyeron una confederación tribal para liberar los terrenos ocupados por los españoles. El alto comisario Berenguer seguía con la táctica de pacificar la Yebala, mientras que Silvestre continuaba con su obstinada idea de conquistar Alhucemas con sólo las fuerzas de su Comandancia general de Melilla, por lo que ocupó las cabilas y territorios de Mehayast, Aigel Arrut, Izummar, Sidi Mohammed y Yebel Uddia en el mes de enero de 1921. En febrero del mismo año, Silvestre tenía a sus órdenes unos 25.000 efectivos, de los que 5.000 eran indígenas, y de los 20.000 españoles, 6.700 estaban en destinos no combatientes y unos 10.000 se hallaban diseminados en unos 120 destacamentos, careciendo algunos de ellos de aljibes y con escasos recursos defensivos. Los efectivos nativos estaban reunidos en el Regimiento de Regulares Melilla n.º 2, en unos 3.000 números de la Policía Indígena agrupados en mehalas y en unas 30 más. Con la excepción de los regulares y los legionarios, las tropas peninsulares de reemplazo tenían poca o ninguna experiencia de combate. En estas circunstancias, el coronel José Riquelme, jefe del Regimiento de Infantería Ceriñola n.º 42, ocupó Annual, a unos 100 km de Melilla y a 68 de Alhucemas. Su amplia circunscripción abarcaba las posiciones de Monte Arruit, Zeluán, Nador y Zaio, estas tres últimas mucho

más próximas a Melilla. La de Annual tenía graves carencias; la más importante es que carecía de agua y aljibes y su defensa era un parapeto de tierra que podía ser batido desde las alturas próximas.

El 12 de marzo, una columna del Ejército tomó Sidi Dris, en la costa a 55 km de Alhucemas, para impedir el tráfico de armas por mar de los Beni Urriaguel, cuya cabila quedaba a poniente de la cadena montañosa rifeña. Tras la toma de Sidi Dris, siete cabilas rebeldes se unieron para combatir el avance español, incluyendo una de la región de Gomara. Sus efectivos formaron dos harcas, una compuesta sólo por urriaguellés para defender el avance por el este y la otra por el resto de las tribus para prevenir una invasión occidental. En abril la sublevación ya estaba organizada; las tropas de Ceuta habían conquistado la ciudad santa de Xauen, deteniéndose en la costa, mientras que el avance de las tropas de Melilla se había estancado en la toma de Sidi Dris. Paralelamente, las baterías de la isla de Alhucemas batieron durante seis días las posiciones rebeldes en Buafit, próximas a la costa.

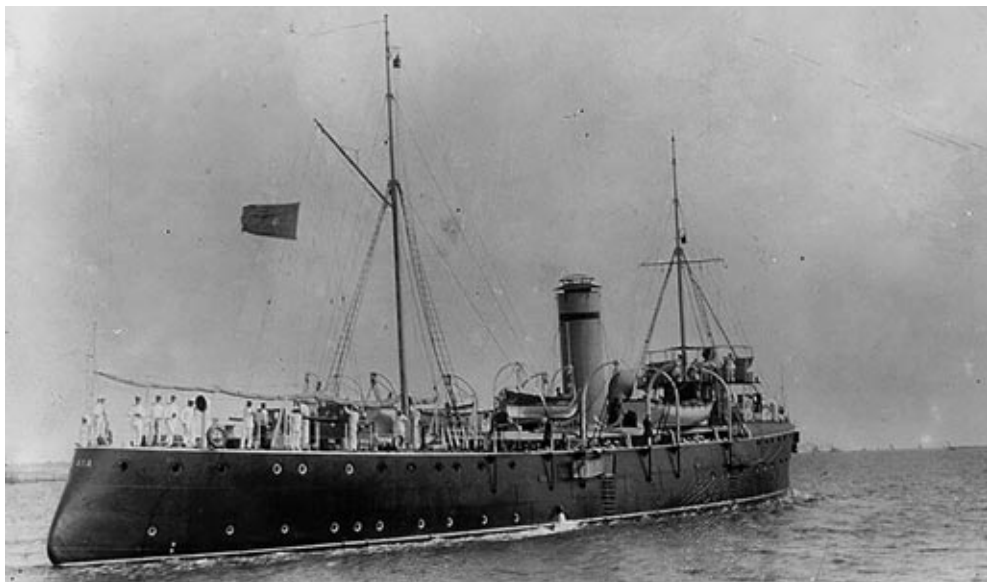
Tras la ocupación de Annual, Abd el-Krim envió a su cuñado Mohamed Azerkan a parlamentar con Silvestre para que las tropas españolas no avanzasen más. El general despidió con cajas destempladas al emisario rifeño, cortándose así cualquier tipo de negociación futura con Abd el-Krim. El frente que había establecido Silvestre frente a los rebeldes rifeños abarcaba 55 km, desde Sidi Dris en la costa norte hasta el Zoco el Telatza en el sur, próximo a la frontera francesa. Este frente estaba señalado por una veintena de posiciones defendidas por unos 4.000 soldados,

pero la mayoría carecía de aljibes, enfermería o depósito de víveres. El 1 de junio de 1921, cumpliendo órdenes del general Silvestre, el comandante Villar salió de Annual a media noche al frente de una columna de 1.461 hombres y 485 cabezas de ganado para ocupar la cima del monte Abarrán distante tan sólo 12 km de Annual, zona en la que se encontraba una harca de 3.000 rifeños de Beni Urriaguel. A las 05:30 horas, la vanguardia de la columna llegó a la cima del monte sin encontrar oposición alguna, repartiendo 10.000 cartuchos a la harca de la tribu amiga de Tensaman.

Las dos compañías de ingenieros comenzaron a fortificar la posición, pero al aparecer en las colinas próximas rifeños rebeldes armados con fusiles, el cadí de Tensaman, El Hach Haddur Boaxa, aconsejó al comandante Villar levantar la posición y regresar a Annual. A las 11:00 horas, una vez finalizados los trabajos de fortificación de una posición rectangular de 65 x 12 metros, Villar dio la orden de regresar por una vía distinta a la de llegada, dejando un destacamento de 250 hombres, de ellos 50 españoles, al mando del capitán de la unidad de Regulares Melilla n.º 2 Juan Salafranca Barrio. A las 13:00 comenzaron a oírse disparos y ráfagas de ametralladora, pero el comandante Villar no mandó volver para socorrer a los sitiados por los rebeldes rifeños, que ya habían comenzado el asalto a la posición de Abarrán. Ésta contaba con una batería de cuatro cañones de campaña, asistida por 28 artilleros y 360 proyectiles, 40 cajas de munición Mauser y cuatro de Remington y ocho cargas de víveres, pero carecían de ametralladoras.

El cañonero *Laya*, que navegaba cerca del litoral, bombardeó la costa de Alhucemas

para impedir los refuerzos de la harca de Beni Urriaguel, hipotéticamente amiga de Tensaman, y cuando vio que la posición era asaltada por 3.000 rifeños, desertó y se unió a los rebeldes; sin embargo, los soldados de Regulares se mantuvieron leales, pese a que hacía dos meses que no recibían sus haberes. El ataque duró cuatro horas, disparando los artilleros con elevación cero al estar el enemigo dentro. El teniente de Artillería Diego Flomesta, herido en la cabeza, inutilizó tres de los cuatro cañones y, hecho prisionero, se dejó morir de hambre antes que enseñar a los rifeños el manejo del cañón que había quedado útil. De los 250 defensores, sólo 76, la mayoría heridos, consiguieron llegar a Annual. Unos 175 murieron o fueron dados por desaparecidos, de ellos 25 españoles y todos los oficiales, cuyo jefe era el capitán Salafranca, que herido en un brazo siguió combatiendo, recibiendo un nuevo disparo en el vientre, continuando no obstante luchando hasta cobrarse una tercera descarga, esta vez en el pecho. Salafranca, de 32 años, era hijo de un contador de navío de la Armada, y le fue concedida a título póstumo el 1 de mayo de 1924 la Cruz Laureada de San Fernando. Al teniente de Artillería Flomesta Moya, natural de Bullas e hijo de un capitán de la Guardia Civil, jefe de la batería de Annual por estar de permiso su capitán, le fue otorgada igualmente la Laureada a título póstumo el 28 de junio de 1923. El cañón tomado por los rebeldes fue exhibido por Abd el-Krim en todas las cabilas como una muestra de la debilidad de los españoles. Por el contrario, los generales Berenguer y Silvestre restaron importancia a esta derrota. El caudillo rifeño envió una carta personal a Silvestre instándole de nuevo a parar su avance para evitar futuras derrotas, sin que



Cañonero *Laya*. (Fuente: <https://santacruzmpuerto.com/>)

el general contestase a la misiva. Tras la victoria de Abarrán, Abd el-Krim dio la orden de atacar Sidi Dris el 2 de mayo con las harcas de Beni Urriaguel, Tensaman y Bocoya. La posición estaba defendida por el comandante Julio Benítez, del 2.º batallón del Regimiento Ceriñola.

El asedio duró 26 horas, pero los defensores, auxiliados por la aviación y la artillería del cañonero *Laya* —que además desembarcó un destacamento al mando del alférez de navío Pedro Pérez de Guzmán, con el contramaestre Rafael Andrés Martínez, un cabo artillero y 12 marineros con dos ametralladoras—, lograron contener a los asaltantes; Pérez de Guzmán, al estar herido el teniente de Artillería, ordenó disparar los cañones a cero grados de elevación, impidiendo que cayesen en manos del enemigo y dañando mortalmente a todos los que se encontraban a menos de 100 metros de la posición. El

comandante Benítez resultó herido en el combate, siendo reemplazado por el de igual empleo Juan Vázquez, del Ceriñola, reforzándose posteriormente la posición con hasta 350 hombres.

El 5 de junio fondearon frente a Sidi Dris el crucero *Princesa de Asturias*, con Berenguer a bordo, y el cañonero *Laya*, con Silvestre al mando. Ambos generales conversaron en un tono poco amistoso dados los últimos acontecimientos. Silvestre solicitó al alto comisario tomar la posición de Igueriben para proteger la ruta entre Annual y Ben Tieb, a lo que accedió Berenguer, que sin embargo se negó a enviarle un grupo de Regulares. El día 7 de junio salía a las 06:45 de Annual una columna mandada por el general Navarro en dirección al monte de Igueriben, que dominaba la ruta desde Annual, distante tan sólo cinco kilómetros. Alrededor del lugar donde se estableció la nueva posición había profundos

barrancos. Tenía el campamento forma de pentágono, que se comenzó a proteger con una doble alambrada y un muro transversal reforzado con parapetos. Carente de agua y aljibe, se decidió hacer la aguada cada dos días. El general Silvestre, que había salido de Melilla de madrugada, visitó la posición a las 08:30 horas acompañado por su estado mayor, regresando a la Comandancia general a las 11:00, una vez iniciados los trabajos de fortificación. El general Navarro regresó a Annual a las 15:30, donde se había replegado la columna que había tomado Igueriben. La guarnición que quedó en la posición estaba formada por dos compañías de Infantería, una sección de ametralladoras, una batería ligera de artillería y una escuadra de telegrafistas encargados de la estación óptica; en total, 355 efectivos. Al mando de todos ellos quedaba el comandante Benítez, recuperado de sus heridas de Sidi Dris.

El 12 de junio la guarnición vio cómo una numerosa harca había empezado a rodear la posición, ocupando las cimas de los montes cercanos y emplazando el cañón capturado en Abarrán. El 14, los rifeños atacaron el destacamento español durante 10 horas. Los artilleros dispararon 145 proyectiles de cañón para defenderse de los agresores. El día 15, el general Navarro visitó Igueriben, que se hallaba amenazado pero no cercado. La jornada siguiente hubo un combate en la loma de los Árboles que duró 12 horas, sufriendo los españoles 16 muertos y 45 heridos frente a las 200 bajas de los harqueños, entre ellas 40 muertos. El resto del mes transcurrió sin ataques; pero al empezar julio los rifeños comenzaron a hostigar de nuevo la posición española con disparos de fusil y el fuego de dos cañones emplazados en una loma tras

una tronera. Estos ataques fueron creciendo en intensidad, de forma que el 16 de julio la batería española disparó 225 proyectiles. El día 17, a las 14:30, salió de Annual el que sería el último convoy de aprovisionamiento, formado en tres columnas con 72 mulos cargados con cubas de agua, que se abrió paso combatiendo a los rifeños y gracias a las cargas de Tercer Escuadrón del Tabor de Caballería de Regulares de Melilla n.º 2, al mando del capitán Joaquín Cebollino, que luchó a pie y a caballo hasta llegar al recinto español, consiguiendo salvar 69 mulos, si bien las barricas de agua llegaron en su mayoría agujeradas. Por la noche, el convoy debía regresar a Annual, pero el capitán Cebollino comprendió que esto sería suicida, por lo que ordenó que todos los soldados a pie pernoctasen en la posición, regresando el escuadrón de noche cerrada al galope por una vía distinta, sufriendo cinco muertos y once heridos. Joaquín Cebollino sería condecorado con la Cruz Laureada de San Fernando el 1 de agosto de 1927 por la acción de Igueriben.

El 18 de julio amaneció la posición totalmente sitiada y sin agua, con los heridos sin recibir asistencia médica al no haber enfermería y los muertos amontonados en el cuarto de la Policía Indígena. Los mulos habían sido abatidos por los francotiradores y uno de ellos al caer había destrozado el heliógrafo, por lo que a partir de entonces las señales se harían con un viejo telégrafo óptico llamado Mangin. El general Silvestre no estaba dispuesto a sufrir otra derrota como la de Abarrán, así que mandó concentrar todas sus fuerzas en Annual, dejando Melilla sin guarnición, pues además, al ser época estival, unos 8.000 soldados y 200 oficiales habían marchado de permiso a la Península.

Por el contrario, cada vez más rifeños se concentraban en las proximidades, encabezados por Abd el-Krim, dispuesto a presentar la batalla decisiva. El día 19 los harqueños atacaron la posición de Igueriben buscando el cuerpo a cuerpo. La guarnición ya había sufrido 40 bajas y el enemigo había cortado las alambradas para lanzar granadas de mano.

El coronel Joaquín Arguelles, jefe de la circunscripción de Annual, mandó salir una columna de socorro con 1.000 hombres y 53 cubas de agua al mando del teniente coronel Núñez de Prado. El fuego intensivo de los harqueños, perfectamente emboscados

en el terreno, hizo imposible que la columna de socorro alcanzase Igueriben, retirándose para evitar un mayor número de bajas mortales. A las 16:00 horas se ordenó al 2.º Tabor de Regulares que hiciera un último intento por llevar agua a los sitiados, portando cada soldado varias cantimploras. Los que más se aproximaron tuvieron que retirarse ante la imposibilidad de llegar vivos a la posición.

El 20 de julio continuaban llegando destacamentos de refuerzo a Annual con el general Navarro, que se preocupó al ver la baja moral de la tropa. Ese mismo día, entró el Regimiento de Caballería Alcántara, al mando del teniente

Carga del Regimiento de Caballería Alcántara en el río Igán, por Augusto Ferrer-Dalmau.
(Fuente: www.wikipedia.org)



coronel Primo de Rivera en sustitución del coronel Manella, que se había convertido en el jefe de Annual. Al anochecer, Navarro mandó un mensaje a Igueriben pidiendo que resistieran porque al día siguiente serían liberados. Pero esa misma noche 3.000 harqueños atacaron ferozmente a los 100 defensores todavía vivos que sin granadas de mano sorprendían a los atacantes con la bayoneta calada, esperando ser rescatados por sus compañeros. Al amanecer del día 21, el general Silvestre llegó en automóvil a la posición de Annual y poco después arribaban 881 hombres de unidades no combatientes destinados en oficinas, bandas de música, etc., de Melilla. También al amanecer, el general Navarro había ordenado que cuatro columnas, formadas por 3.000 hombres al mando de los coroneles Manella y Morales, liberaran Igueriben, al mismo tiempo que las baterías de Annual y Buimeyan disparaban contra los rebeldes. Pero cuando Silvestre llegó, vio que las cuatro columnas, después de avanzar unos minutos, se habían detenido por la espesa bruma. Cuando las vanguardias fueron atacadas por los rifeños parapetados en trincheras, se detuvieron para posteriormente replegarse para evitar las numerosas bajas. Cuando las columnas se retiraron, los defensores de Igueriben volvieron a ser atacados, esta vez faltos de municiones, sin esperanza ni agua para beber desde hacía tres días. El comandante Benítez ordenó entonces transmitir el siguiente mensaje luminoso a Annual: «Parece mentira que de-



Comandante Julio Benítez y Benítez.
(Fuente: www.wikipedia.org)

jéis morir a vuestros hermanos, a un puñado de españoles que han sabido sacrificarse delante de vosotros». Desde Annual, Silvestre les ordenó que negociasen la rendición. La respuesta de Benítez fue tajante: «Los oficiales de Igueriben mueren, pero no se rinden». Cuando los harqueños estaban a punto de entrar en la posición, el último mensaje de Benítez fue: «Sólo quedan 12 disparos de cañón, que empezaremos a disparar para rechazar el asalto. Contadlos y, al duodécimo disparo, fuego sobre nosotros, pues moros y

españoles estaremos envueltos en la posición». Cuando los harqueños entraron en la posición sólo encontraron vivos al teniente Luis Casado, herido en un brazo, en el cuello y con un pie destrozado, y a cuatro soldados, también malheridos, que fueron hechos prisioneros. Tan sólo once consiguieron llegar a Annual, si bien cuatro de ellos, deshidratados, murieron al beber una excesiva cantidad de agua. El comandante Benítez falleció de dos disparos en la alambrada. El 3 de enero de 1925, a título póstumo le fue concedida la Cruz Laureada de San Fernando.

Annual y Monte Arruit. El desastre final

Tras la caída de Igueriben el 21 de julio, en el campamento de Annual se produjo el caos en todas las unidades allí acuarteladas por los más de 3.000 rifeños, amenazantes y con la moral bien alta, que provenían de Igueriben dispuestos a repetir la masacre anterior. El general Silvestre, viendo que sólo quedaban víveres para cinco días, suficientes para llegar a Melilla, y munición para cuatro, decidió la retirada de todas las unidades y el abandono de la posición de Annual. Pero en la noche del 21 al 22 dudó de su decisión, por lo que convocó una reunión de jefes, entre los que se encontraban los coroneles Morales y Manella, que le recordaron que los soldados españoles carecían de experiencia en el combate.

Dos posiciones cercanas, Talilit y Buimeyan, estaban siendo ya atacadas por los harqueños y pedían refuerzos. Por otra parte, llegó el aviso de que cinco columnas de rifeños se aproximaban a Annual. Ante la insistencia de los coroneles Morales y Manella, Silvestre volvió a considerar más prudente quedarse en

Annual y resistir hasta la llegada de los refuerzos solicitados a Berenguer; pero al final de la noche se ratificó en la decisión de retirarse, ordenando que esto no se comunicase a la tropa hasta el momento de partir por temor a que cundiese el pánico y se produjese una desbandada. Al amanecer, el fuego sobre Annual por parte de los harqueños ya era considerable. A las 10:30, Silvestre envió un telegrama a Berenguer comunicándole que «... después de consejo con jefes, y ante numeroso enemigo que viene en columnas, aumentando por momentos y no contando más que con 100 cartuchos por individuo, ordeno retirada sobre Izummar y Ben Tieb, haciendo todo lo posible por llegar a esos puntos». Según el plan previsto, los heridos irían en la cabeza del convoy, seguidos por la artillería de montaña y las unidades de ametralladoras. La Policía Indígena cubriría el flanco izquierdo de la carretera y los Regulares irían desplegados en el derecho. El Regimiento de San Fernando conformaría la retaguardia junto con una compañía del Cериñola. El material que no se pudiese transportar debía ser inutilizado. Pero la retirada no se produjo con el orden deseado, como temían Morales y Manella: ya era demasiado tarde y unos 12.000 harqueños asediaban el campamento español, en el que había unos 5.000 españoles con 200 oficiales.

La columna en retirada salió del campamento de forma caótica, víctima del pánico; los soldados se entorpecían unos a otros mientras caían víctimas de los disparos rifeños. Los oficiales intentaban poner orden, pero el instinto de supervivencia era superior a la disciplina. En media hora la columna de 5.000 personas había abandonado el campamento, que fue inmediatamente ocupado

por los rifeños. La mayoría de las muertes de los que huían se produjo al entrar en el angosto desfiladero de Izummar, al estar el enemigo emboscado en las alturas y laderas dominantes. Muchas de las bajas se ocasionaron por extenuación, deshidratación y heridas. Los coroneles Morales y Manella fueron los últimos en abandonar Annual, dejando solo a Silvestre, que no quiso retirarse y cuyo cadáver nunca fue encontrado. Ambos jefes cayeron víctimas de los disparos del enemigo cuando intentaban organizar sin éxito la retaguardia. Los restos del coronel Morales fueron recuperados por los rifeños y transportados hasta Axdir por decisión de Abd el-Krim, que había sido su amigo, enviando emisarios al peñón de Alhucema para entregarles el cadáver.

El 5 de agosto de 1921, marineros del cañonero *Laya* recuperaron el cuerpo, que finalmente fue enterrado en el Panteón de los Héroes de Melilla. Los escuadrones del Regimiento de Caballería Alcántara que estaban en Dar Drius salieron a las 08:00 horas del día 22 en dirección Annual para proteger la retirada. Los oficiales del Alcántara, al encontrarse en el puente del Morabo, en el barranco de Izummar, vieron correr a los despavoridos fugitivos e intentaron contenerlos disparando sus pistolas al aire, pero fue inútil. El teniente coronel Primo de Rivera, jefe del Regimiento, ordenó cubrir los flancos para proteger la retirada, realizando cargas sable en mano contra los harqueños que hostigaban a la columna, consiguiendo que ésta llegase a Ben Tieb con 2.600 individuos, a los que se unieron los 100 efectivos que quedaban de la guarnición, prosiguiendo todos hasta Dar Drius, donde los esperaba el general Navarro, que

había llegado a las 17:30 horas de Melilla en un automóvil que se cruzó en Zeluán con el de Silvestre, en el que iban el hijo de éste y su ayudante. Al conocerse la caída de Annual, las tribus bereberes de la zona se levantaron contra los españoles, atacando todas las posiciones del Ejército español que, aisladas y sin ayuda exterior, fueron cayendo una a una como las fichas de un dominó, faltas de recursos, de víveres y en muchos casos de agua. Así, de los 200 hombres que había en Talilit, sólo 80 consiguieron llegar a Sidi Dris; en Yebel Udera murieron las dos secciones de la guarnición, y Tafersit, Zaydudait, Mehayat, Buhafora, entre otras, fueron algunas de las posiciones en las que sus defensores sufrieron los ataques de centenares de rifeños, sin ninguna posibilidad de sobrevivir.

El 22 de julio, la columna que había conseguido sobrevivir al paso del desfiladero de Izummar se refugió en Dar Drius; el general Navarro envió a Melilla, distante 85 km, un convoy con los heridos, las piezas de artillería que podían ser reparadas y los caballos más agotados, escoltados por dos secciones del Alcántara, todo ello al mando del capitán de Artillería Juan Galvis, aunque el convoy fue interceptado en Zeluán y nunca pudo llegar a Melilla, a tan sólo 30 km. Navarro recibió esa noche un telegrama de Berenguer en el que le ordenaba permanecer en Dar Drius en espera de refuerzos. La posición de Sidi Dris fue asaltada el mismo 22 de julio, pero el comandante Juan Velázquez, con 350 hombres de los regimientos Ceriñola y Melilla, una sección de ametralladoras, una batería de artillería y 12 marinos de la Compañía de mar de Melilla, rechazó el asalto.

El día 23, viendo que la posición en Dar Drius era insostenible, Navarro decidió salir hacia El Batel con los supervivientes de Annual, siendo protegido por los cinco escuadrones del Regimiento Alcántara, al mando de Primo de Rivera, que arengaba a sus jinetes con estas palabras: «Soldados, ha llegado la hora del sacrificio. Que cada uno cumpla con su deber. Si no lo hacéis, vuestras madres, vuestras novias, todas las mujeres españolas dirán que somos unos cobardes. Vamos a demostrar que no lo somos».

Estos escuadrones escribieron una de las páginas más gloriosas de la Caballería española con las ocho cargas realizadas —las últimas al paso por el agotamiento de los caballos— contra los harqueños atrincherados en el cauce seco del río Igán. Como resultado de estas cargas y a pesar del fuego enemigo, la columna, después de pasar por El Batel, pudo proseguir hasta Tistutin para finalizar en Monte Arruit. De los 691 jinetes que componían el Regimiento Alcántara, murieron combatiendo 551, con sólo cinco heridos, entre ellos Primo de Rivera, y 78 prisioneros. Por este sacrificio heroico le sería concedida al Regimiento —el 1 de junio de 2012, ¡91 años después!— la Cruz Laureada de San Fernando colectiva, impuesta en una ceremonia presidida por el Rey Felipe VI el 1 de octubre de 2022 en la Plaza de la Armería del Palacio Real.

La columna que había salido de Dar Drius con casi 3.000 hombres llegó a El Batel con sólo 2.566; el resto había muerto o huido ha-



Carga del Regimiento Alcántara en el río Igán, por Augusto Ferrer-Dalmau. (Fuente: www.wikipedia.org)

cia Melilla. En esta posición, Navarro pudo enlazar con la Comandancia general de Melilla, que le comunicó que estaban llegando refuerzos por vía marítima desde Ceuta. Ese mismo día 23 de julio, 12 posiciones próximas a Dar Drius recibieron la orden de replegarse. La de Dar Quebdani, al mando del coronel Araujo, con 1.000 defensores, sin agua ni víveres para resistir, pactó el 25 de julio la entrega de las armas al cadí Kaddur Namar, supuestamente amigo; pero al salir del acuartelamiento fueron asesinados sin piedad por los harqueños sitiadores. Otras cuatro posiciones son igualmente asaltadas por los rifeños. Los días 27 y 28 continuaron llegando a Melilla soldados que habían huido por su cuenta y que estaban heridos algunos, semidesnudos otros y desfallecidos todos. El 29, a las 02:00 de la madrugada, el



El Regimiento Alcántara fue prácticamente aniquilado en julio de 1921 tras proteger a las fuerzas que se batían en retirada. Foto tomada en Dar Drius. (Fuente: www.wikipedia.org)

general Navarro salió de Tistutin hacia Monte Arruit, su destino final. En la columna, de unas 2.500 personas, figuraban 252 heridos, de los que sólo 157 podían caminar, escoltados por los jinetes que quedaban del Alcántara, dos compañías de ametralladoras del San Fernando y una del Ceriñola. Cuando ésta llegó a 400 metros de la entrada de Monte Arruit, la tropa, hostigada continuamente por los harqueños, salió corriendo para refugiarse detrás de sus muros, abandonando los cañones. El capitán Arenas y sus hombres lucharon cuerpo a cuerpo para impedir que las piezas cayeran en manos de los rifeños, muriendo en el empeño, al tiempo que los heridos que no podían caminar eran rematados por los nativos. Ubicada a tan sólo 37 km de Melilla, la posición de Monte Arruit era un fuerte con forma hexagonal, formado con muros y parapetos. El número total de personas en él refugiadas, contando a la guarnición, era de 3.017 hombres, inclu-

yendo a los numerosos heridos. Tan sólo tenían víveres para dos días, 14 cajas de munición y algo de material sanitario. Sólo habían sobrevivido 20 caballos del Alcántara y unos 60 mulos, aprovechando los defensores los cadáveres del resto de animales para alimentarse.

Ese mismo día, los tres cañones aprehendidos en la desbandada lanzaron 114 proyectiles sobre la posición española, matando al capitán Ramón Blanco, entre otros. Otra granada le destrozó el brazo derecho a Primo de Rivera, que tuvo que ser amputado por el capitán médico Teófilo Rebollar con una navaja de afeitar y sin anestesia, pues el cloroformo se había acabado. El teniente coronel moriría unos días después víctima de la gangrena. Por una Real Orden de 12 de noviembre de 1923 le sería concedida la Cruz Laureada de San Fernando por el valor demostrado al frente de la carga que protegía la retirada de

la columna de la posición de Chaif a Dar Drius y a El Batel. La aguada se complicó al ahogarse un soldado sediento en un pozo cercano, contaminando el agua potable.

El 31 de julio, el general Cavalcanti fue nombrado comandante general de Melilla, continuando, con el apoyo del general Berenguer, las operaciones para proteger dicha ciudad. Ese día, el Alto Comisario autorizó al general Navarro a rendirse en Monte Arruit, pero sin que la guarnición conociese esta orden para evitar que cundiera aún más el desánimo y se conservase la esperanza de la llegada de un socorro que los liberase a todos. El problema principal, además del bombardeo artillero incesante, era la sed, con menos de medio litro de agua por hombre/día y con las temperaturas infernales del mes de julio en el Rif.

El 2 de agosto se rindió la guarnición de Nador, cuyo jefe, el teniente coronel Pardo, que se había hecho fuerte en la fábrica de hari-

nas sin municiones, víveres ni agua, negoció con los sitiadores la retirada tras entregar los 150 fusiles, de los que sólo funcionaban 70. Los rifeños permitieron que los 160 supervivientes de los 206 defensores iniciales salieran a las 11:30 horas hacia la Base de Hidros del Atalayón, donde acampaba la columna del general Sanjurjo.

El 3 de agosto, en otra población próxima a Melilla, Zeluán, cuando el capitán Carrasco negociaba la rendición con la entrega del armamento, una harca de rifeños entró en la posición acuchillando y disparando contra todos los defensores sin piedad, asesinando también al médico y al capellán de la guarnición. Tras cinco días de intenso cañoneo en Monte Arruit, con múltiples heridos y muertos, el hedor insoportable de los cadáveres sin enterrar y con la salida para la aguada cada vez más infructuosa y peligrosa, se llegó al 8 de agosto, en que las conversaciones para una rendición honrosa no daban fruto y el recuento de defensores era de 660 bajas, de



El general Navarro y los prisioneros de Monte Arruit. (Fotografía facilitada por el autor)

ellas 258 muertos. El día 9, el general Navarro decidió capitular tras la llegada a las 12:30 horas de una comisión de siete notables rifeños, dos de ellos representantes de Abd el-Krim, que se negaron a entrar en la posición, por lo que Navarro tuvo que salir apoyado en un bastón por estar herido en una pierna.

El botín a entregar a los rifeños ascendía a 1.961 fusiles, 11.000 cartuchos, cuatro ametralladoras inutilizadas y 83 caballos y mulos. La columna de 2.675 supervivientes formó para salir del reducto y ser escoltada por los harqueños hasta la Base del Atalayón en la mar Chica, a unos seis kilómetros de Melilla, defendida por las tropas del general Sanjurjo. Primero lo hizo el general Navarro con su estado mayor y una docena de oficiales; después iban los heridos y, por último, los supervivientes de los regimientos San Fernando, Ceriñola y Alcántara. Navarro fue invitado por un cadí rifeño a una casa con su grupo de oficiales. Casi de inmediato y sin que los últimos españoles hubiesen salido de la posición, unos 3.000 harqueños comenzaron a disparar y a atacar con sus gumías a los españoles. Los moribundos eran rematados por las rifeñas, que les robaban sus pertenencias personales. Mientras esto ocurría, Navarro y sus oficiales eran llevados prisioneros a un almacén del cadí Ben Chella, que se negó a entregarlos a los harqueños, que querían matarlos. Posteriormente, fueron evacuados a una casa de este cadí, entre Monte Arruit y Zeluán. En el patio del acuartelamiento de Monte Arruit quedaron los cadáveres sin enterrar de 2.600 españoles, muchos de ellos mutilados o con huellas de haber sido torturados. En enero de 1922 se recuperaría la posición, y en 1956 esos restos fueron enterrados definitivamente en el Panteón de los

Héroes del Cementerio de la Purísima Concepción de Melilla.

El general Navarro, rehén de Abd el-Krim, no sería liberado de su prisión en Axdir hasta el 27 de enero de 1923, junto con otros 325 prisioneros españoles, la mayoría enfermos a causa de las penalidades sufridas durante el duro cautiverio, tras el pago de un rescate de cuatro millones de pesetas negociado entre el caudillo rifeño y el industrial Horacio Echevarrieta y Larrinaga, propietario de los astilleros que construyeron el *Juan Sebastián de Elcano* y el *Don Juan de Austria*, más tarde reconvertido en el *Esmeralda* chileno.

El Expediente Picasso

El 4 de agosto de 1921, a propuesta del ministro de la Guerra, vizconde de Eza, el rey Alfonso XIII encargaba al general de división Juan Picasso González la apertura de un expediente gubernativo que aclarase los hechos relacionados con la caída de Annual y la pérdida de casi todas las posiciones españolas en el Protectorado.

Picasso, nacido en Málaga en 1857, tío carnal del famoso pintor, era el general de división más antiguo del escalafón y contaba con una gran experiencia en temas africanos. Propuesto como ministro de la Guerra, renunció a este cargo, prefiriendo continuar en destinos militares. Picasso era el representante militar español en la Comisión Permanente Consultiva de Asuntos Militares, Navales y de Aviación de la Sociedad de Naciones. Además, formaba parte además del Consejo Supremo de Guerra y Marina del Gobierno.



Expediente Picasso. (Imagen facilitada por el autor)

Su tarea como juez instructor especial consistió en investigar en profundidad el desastre de Annual, recopilando testimonios verbales, documentos y evidencias y elaborando un expediente minucioso sobre los hechos acaecidos. Describió además las causas del colapso militar de todo el frente del Rif, identificó los errores estratégicos y señaló las posibles responsabilidades de los mandos militares y políticos, involucrando a los generales Dámaso Berenguer y Manuel Fernández Silvestre. El 23 de enero de 1922, tras seis meses de trabajo, Picasso regresó de Melilla a Madrid con un abultado expediente de 2.433 folios, entregando el 18 de abril de ese año al ministro de la Guerra un resumen de 610 páginas.

Paralelamente, el Consejo Supremo de Guerra y Marina recibía el expediente el 21 de abril, pasándolo el día 24 al fiscal militar José García Moreno. El resumen del mismo analizaba las responsabilidades de la actuación española en Marruecos durante julio de 1921 y sus consecuencias, con las siguientes consideraciones:

Situación política y militar

La situación política en Marruecos era inestable, con crecientes tensiones entre las cabilas y las fuerzas españolas. La propaganda insurgente y la desconfianza hacia las autoridades españolas aumentaban entre los indígenas. La falta de una autoridad

efectiva en el Protectorado contribuyó a la insurrección y a la pérdida del control territorial. Los eventos de julio de 1921 generaron una crisis política y militar nacional, con gran pérdida del prestigio internacional y una urgente necesidad de reorganizar el Ejército.

Contexto histórico

La actuación española en Marruecos se enmarcaba en un contexto de tensiones locales en todas las cabilas y tribus. Los eventos de julio de 1921 fueron críticos para la historia militar de España en el norte de África. La ocupación de posiciones estratégicas como Abarrán, Igueriben y Annual acabó acarreando graves consecuencias, pues fue un intento fallido que llevó a la pér-

dida de muchas vidas. Se destacaba la falta de preparación y la insuficiencia de recursos para mantener las posiciones. Las operaciones fueron consideradas temerarias y mal planificadas, resultando en dos desastres militares.

Errores del mando

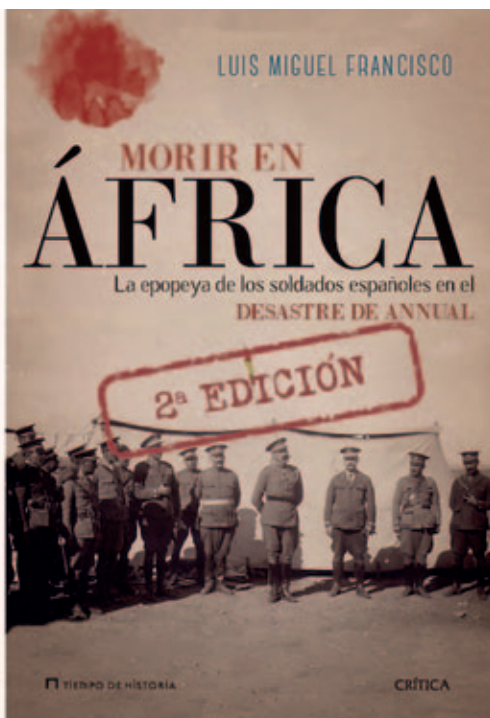
Decisiones imprudentes de los altos mandos, como Dámaso Berenguer y Silvestre, subestimando al enemigo.

Evaluación de las tropas

Las tropas españolas estaban mal preparadas y carecían de los recursos necesarios para enfrentar la situación. La instrucción fue



Delegación española en la Conferencia de Madrid, presidida por el general Gómez-Jordana; tras él, el capitán de corbeta Enrique Pérez Fernández-Chao.
(Cortesía de la familia Pérez Linos)



El general Navarro y portada del libro de Luis Miguel Francisco. (Imagen facilitada por el autor)

insuficiente, con un enfoque en la ocupación en lugar de preparación militar para el combate. La moral de la tropa se deterioró debido a la falta de confianza en el mando y en las fuerzas indígenas.

Papel de las fuerzas indígenas

La Policía Indígena desempeñaba un papel crucial en la administración y control de las cabillas, pero fue deficiente. Se reportaron abusos y descontentos entre los indígenas, lo que contribuyó a la insurrección. La falta de comunicación y coordinación entre la Policía Indígena y el Ejército afectó a la eficacia de las operaciones. Las tropas indígenas que desertaron o se unieron al enemigo debilitaron la defensa española.

Consecuencias de la retirada

La retirada de Annual y de otras posiciones militares fue caótica, con un alto número de bajas. Se estima que la moral de la tropa se vio gravemente afectada por la desorganización y el pánico. La falta de liderazgo y de dirección durante la retirada contribuyó a la descomposición de la Fuerza.

Documentos

El Expediente Picasso incluía también documentos sobre episodios específicos, como la caída de la posición avanzada en Azib, marcada por la desorganización, malas condiciones defensivas y actos heroicos como el del teniente médico Wenceslao

Perdomo, muerto mientras auxiliaba a los heridos de Izen Lassen.

Responsabilidad compartida

Aunque se atribuye la responsabilidad directa a los mandos militares, se señala la falta de apoyo logístico y político desde Madrid como un factor que también contribuyó al desastre.

Conclusiones

El resumen del Expediente Picasso, de 610 páginas, en el que se especificaba que el saldo de muertes en el Ejército español fue de 10.973 españoles y 2.390 nativos frente a unas 1.000 bajas rifeñas, concluía con la afirmación de que la actuación española en Marruecos «... fue un fracaso debido a la falta de preparación de la tropa y a la ausencia de liderazgo del mando, que influyeron en la desmoralización de los combatientes». Se enfatizaba la necesidad de una mejor organización y estrategia militar para evitar futuros desastres.

La experiencia de 1921 sirvió de lección sobre la importancia de la preparación y la atención a las condiciones de vida locales. El desastre

fue el resultado de una combinación de errores estratégicos, negligencias en la planificación militar, infravaloración del enemigo y falta de recursos vitales, lo que dio lugar a una de las mayores derrotas de la historia militar de España, con la pérdida de responsabilidades de la actuación española en Marruecos.

El dictamen final del Expediente Picasso fue el procesamiento, por parte del Consejo Supremo de Guerra y Marina, de 39 oficiales por negligencia o abandono de su destino, además de los 37 imputados por el propio expediente. Al general Navarro, 2.º jefe de la Comandancia General, se le absolvió de todos los cargos, y el general Dámaso Berenguer fue pasado a la reserva, si bien Alfonso XIII decretó una amplia amnistía para todos los implicados en Annual, nombrando al general Berenguer jefe de su Cuarto Militar. Afortunadamente, el sacrificio supremo de héroes como el teniente coronel Primo de Rivera, el comandante Benítez, los capitanes Salafranca y Arenas y el teniente Flomesta, además de los defensores de Abarrán, Igueriben y el laureado Regimiento de Alcántara, mostró la otra cara de la moneda y su ejemplo seguirá siempre indeleble en la historia militar de España.

Ejercicio de desembarco anfibio en las playas de Rota, con
motivo de las maniobras FLOTEX 22.
Foto: Moises Sanz Peñalosa.



MIGUEL PRIMO DE RIVERA

Antecedentes

La vida de Miguel Primo de Rivera transcurrió en un periodo histórico de gran convulsión política y social, caracterizado por la alternancia entre monarquías, repúblicas, regímenes personalistas y crisis sucesivas (tabla I). Durante esta etapa, Primo de Rivera participó activamente tanto en el ámbito militar como en el político, mostrando destacadas cualidades humanas y profesionales, así como una firme lealtad a España.

Vida familiar

Miguel Primo de Rivera y Orbaneja nació en Jerez de la Frontera el 8 de enero de 1870. Fue hijo de Miguel Primo de Rivera y Sobremonte, agricultor y coronel del Estado Mayor en situación de retiro, y de Inés Orbaneja y Grandellana.

Provenía de una ilustre familia gaditana de arraigada tradición militar. Entre sus miembros más destacados se encuentran sus tíos: Fernando Primo de Rivera y Sobremonte, primer marqués de Estella (1831-1921), reconocido por su actuación

AÑO	ACONTECIMIENTO
1860	Cese de Isabel II y Gobierno provisional. Toma de Tetuán. Tratado de amistad con Marruecos.
1870	Nace Miguel Primo de Rivera.
1870	Amadeo de Saboya proclamado rey.
1873	Renuncia de Amadeo de Saboya. Primera República.
1874	Fin de la Primera República. Alfonso XII proclamado rey.
1885	Regencia de María Cristina de Habsburgo-Lorena.
1890	Crisis de Melilla.
1898	Perdida de las colonias.
1902	Asunción de la Corona por Alfonso XIII.
1904	Convenio hispano francés sobre Marruecos.
1909	Derrotas militares en el monte Gurugú y Barranco del Lobo.
1911	Inicio de la guerra del Rif.
1912	Creación del Protectorado Francés. Creación del Protectorado Español.
1913	Ocupación formal del territorio.
1921	Desastre de Annual.
1923	Inicio del Gobierno de Primo de Rivera.
1925	Desembarco de Alhucemas.
1927	Fin de la guerra del Rif.
1930	Dimisión de Primo de Rivera. Primo de Rivera fallece en París.
1931	Segunda República.
1934	Ocupación de Ifni.
1956	Fin del Protectorado de Marruecos.

Tabla I. Cronograma histórico

Alberto Manuel LENS TUERO



(retirado)

Allí, en la playa del espumoso mar, habían sido colocadas las naves y se había levantado para defenderlas un muro bajo, porque los hombres y corceles acampados en aquel paraje eran muy valientes en la guerra.

Homero. La Ilíada, Canto 7.

en la Tercera Guerra Carlista, quien alcanzó los rangos de capitán general, gobernador de Filipinas y fue nombrado en varias ocasiones ministro de la Guerra; y Rafael Primo de Rivera, que ostentó los cargos de capitán general de Andalucía y Valencia, consejero de Estado y director general de Artillería.

Su abuelo paterno, José Primo de Rivera, también tuvo una dilatada carrera militar. Participó en la guerra de la Independencia y en los conflictos de emancipación en América, desarrollando una extensa trayectoria en la Marina militar, hasta alcanzar la presidencia de la Junta del Almirantazgo en 1837. En el ámbito político, fue senador por Cádiz y, en 1839, durante el último Gobierno de la regencia de María Cristina de Borbón —presidido por Evaristo Pérez de Castro—, ocupó el Ministerio de Marina, así como interinamente el de Hacienda.

Por vía materna, también heredó una destacada tradición militar: su bisabuelo, Rafael de Sobremonte, III marqués de Sobremonte y mariscal de campo del rey, ejerció como virrey del Río de la Plata.

La infancia de Miguel Primo de Rivera transcurrió en un entorno privilegiado, propio de la aristocracia terrateniente jerezana. No obstante, una repentina quiebra económica obligó a la familia a adoptar un estilo de vida más modesto.

Estatua de Primo de Rivera en Jerez.
(Imagen facilitada por el autor)



	TITULAR	PERIODO
I	Fernando Primo de Rivera y Sobremonte	1877-1921
II	Miguel Primo de Rivera y Orbaneja	1921-1930
III	José Antonio Primo de Rivera y Sáenz de Heredia	1931-1936
IV	Miguel Primo de Rivera y Sáenz de Heredia	1936/1956-1964
V	Miguel Primo de Rivera y Urquijo	1965-1973
VI	Fernando María Primo de Rivera y Oriol	1973-actual titular

Tabla II. El marquesado de Estella

Formación, vida personal y militar

Miguel Primo de Rivera cursó sus estudios primarios y parte del Bachillerato en Jerez, completándolos posteriormente en el Instituto Cardenal Cisneros de Madrid, ciudad en la que residió en casa de su tío Fernando. A la temprana edad de catorce años, ingresó en el Ejército, iniciando así una carrera militar que marcaría profundamente su vida y la historia contemporánea de España.

Su hermano menor, Fernando, nacido en 1879, también siguió la carrera militar en el arma de Caballería, falleciendo heroicamente durante el asedio de Monte Arruit en 1921.

Miguel contrajo matrimonio con Casilda Sáenz de Heredia y Suárez de Argudín (1879-1908), hija de Gregorio Sáenz de Heredia, magistrado en las audiencias de Cuba y Puerto Rico. Casilda falleció a causa de complicaciones derivadas del parto de su último hijo.

De esta unión nacieron seis hijos, entre los cuales se destaca José Antonio Primo de Rivera, fundador de la Falange Española.

Miguel Primo de Rivera falleció en París, ciudad en la que se hallaba exiliado, el 16 de

marzo de 1930, a consecuencia de la diabetes que padecía. En el momento de su muerte se encontraba acompañado por sus hijos Miguel, Carmen y Pilar. Su sepelio en Madrid revistió gran solemnidad; aunque el Gobierno prohibió oficialmente que el cortejo fúnebre atravesara el centro de la ciudad, el traslado desde la Estación del

Norte hasta el cementerio de San Isidro fue acompañado por una multitudinaria manifestación de duelo. Posteriormente, sus restos mortales fueron trasladados a su ciudad natal, Jerez de la Frontera, y depositados en la iglesia de la Merced.

Trayectoria militar

Miguel Primo de Rivera ingresó en el Ejército en 1884, obteniendo el grado de alférez en 1888. Fue promovido a segundo teniente en 1890 y a primer teniente poco después. El 28 de octubre de 1893, mientras estaba destinado en Melilla como abanderado del Regimiento de Infantería de Extremadura, fue ascendido a capitán por méritos de guerra, tras haberse distinguido en numerosas operaciones, especialmente en la de Cabrerizas Altas. Su brillante actuación en esta acción le valió la Cruz Laureada de San Fernando de 1.ª clase.

En 1895 fue destinado a Cuba como ayudante del general Arsenio Martínez Campos, desempeñando ese cargo hasta 1897. Participó en múltiples acciones militares, siendo especialmente destacadas las de Peralejo y Santa María de la Sabina. Por su valentía en

estas operaciones fue ascendido a comandante el 25 de diciembre de 1895.

En enero de 1896 regresó a la Península, donde fue nombrado ayudante del capitán general de Madrid. A finales de mayo, asumió el puesto de ayudante de campo de su tío, Fernando Primo de Rivera, entonces general en jefe del Primer Cuerpo del Ejército. En agosto de ese mismo año se embarcó nuevamente hacia La Habana, incorporándose al Tercer Cuerpo del Ejército bajo las órdenes del coronel Enrique Segura, y volvió a distinguirse en combate.

En abril del año siguiente regresó a España para ser destinado nuevamente como ayudante de campo de su tío, con quien se trasladó a Filipinas a finales de ese mes. Por los méritos acumulados en campaña fue promovido al rango de teniente coronel el

14 de junio de 1897. Además de sus tareas militares, se le confiaron misiones diplomáticas, como negociar la rendición de insurgentes, recoger armas y trasladar a los cabecillas filipinos a Hong Kong, labor que cumplió con éxito. Estas gestiones le valieron la propuesta para el ascenso a coronel, grado que obtuvo por unanimidad.

El 10 de mayo de 1898 regresó a España, estableciéndose en Madrid y siendo destinado al Estado Mayor Central. Desde allí, realizó distintas comisiones en los regimientos de Infantería de Badajoz, Soria y Sevilla.

En noviembre de 1901 fue asignado al Batallón de Cazadores de Alba de Tormes n.º 8, tomando el mando en Barcelona, donde intervino en la restauración del orden público durante una serie de huelgas. En junio de 1905 recibió nuevo destino en Algeciras, al frente del Batallón de Cazadores de Talavera n.º 18. Durante los años siguientes alternó su residencia entre Algeciras y Madrid, a donde era requerido en comisión de servicio.

En noviembre de 1908 fue ascendido a coronel y confirmado como ayudante de campo del entonces ministro de la Guerra, su tío Fernando Primo de Rivera. El 14 de junio de 1909, a propuesta del jefe del Estado Mayor Central del Ejército, se le concedió una comisión de dos meses para estudiar la organización militar en Francia, Suiza e Italia.

El 29 del mismo mes, se le notificó su incorporación inmediata al



En su empleo de primer teniente. (Imagen facilitada por el autor)

mando del comandante en jefe de las fuerzas destacadas en Melilla. Allí se le encomendó el mando de una columna, participando de forma activa en todas las operaciones desarrolladas en la zona. Su intervención fue decisiva en diversas campañas, destacando especialmente en las acciones llevadas a cabo en los alrededores de Melilla y, particularmente, en el asalto al monte Gurugú, donde obtuvo notables éxitos

En 1910 fue reincorporado al Estado Mayor Central. Un año más tarde, en 1911, fue designado vocal de la junta encargada de revisar la legislación sobre recompensas militares, presidida por el teniente general Marcelo de Azcárraga y Palmero. En septiembre de ese mismo año regresó nuevamente a Melilla, donde participó en distintas operaciones hasta resultar herido durante el cruce del río Kert. Como consecuencia de las lesiones sufridas en campaña, fue evacuado a la Península y se le concedió una licencia médica.

Mediante Real Decreto de 18 de diciembre de 1911 se le ascendió al rango de general de brigada en reconocimiento a su brillante actuación y a la eficaz dirección de su regimiento. Se le confirió entonces el mando de la 1.ª Brigada de Cazadores, con guarnición en Madrid. En 1913 fue destinado nuevamente al norte de África, donde intervino en numerosas operaciones. Por sus méritos en campaña, fue promovido a general de división el 31 de diciembre de ese mismo año.

En octubre de 1915 fue nombrado gobernador militar de Cádiz. En el ejercicio de este cargo, presidió una misión militar española que, entre 1916 y 1917, visitó las posiciones francesas e inglesas en el frente occidental europeo durante la Primera Guerra Mundial. No obstante, fue cesado del cargo tras expresar públicamente su postura crítica hacia la política militar española en Marruecos, defendiendo teorías de carácter abandonista, lo que generó tensión dentro del estamento militar, especialmente entre los sectores africanistas, con los que había estado previamente vinculado.

FECHA ASCENSO	EMPLEO
26-08-1884	Ingresó en el Ejército.
26-03-1889	2º teniente.
29-06-1890	1º teniente.
28-10-1893	Capitán.
25-12-1895	Comandante.
14-06-1897	Teniente coronel.
04-10-1908	Coronel.
07-10-1911	General de brigada.
31-11-1913	General de división.
22-07-1919	Teniente general.
1946	Capitán general del Ejército a título póstumo.

Tabla III. Progresión en la carrera

En 1918 fue nombrado general jefe de la 1.ª División (Madrid) y presidente de la Comisión de Táctica, compaginando ambas responsabilidades hasta 1919, año en el que fue propuesto para el ascenso a teniente general, mediante Real Decreto de 23 de julio, en reconocimiento a sus servicios. Quedó entonces en situación de

disponible en Madrid hasta que, en 1920, se le confió el mando de la Capitanía general de Valencia.

El 8 de junio de 1921 fue trasladado a la Capitanía general de Madrid. Sin embargo, fue nuevamente relevado del cargo tras pronunciar un discurso en el Senado donde reiteró su postura abandonista respecto a la presencia militar en Marruecos. No obstante, el 15 de marzo de 1922, fue designado capitán general de Cataluña, posición de alto rango que consolidaba su trayectoria dentro del Ejército.

Condecoraciones y distinciones

A lo largo de su carrera, Miguel Primo de Rivera fue merecedor de numerosas condecoraciones, entre las que destacan:

- Cruz de 1.ª Clase de la Orden de San Fernando (1894).
- Cruz de 1.ª Clase del Mérito Militar con distintivo rojo (1895).
- Cruz de 2.ª Clase del Mérito Militar (1897).
- Cruz de 2.ª Clase del Mérito Militar con distintivo blanco (1906).
- Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo (1908).
- Dos cruces de 3.ª Clase del Mérito Militar con distintivo rojo (1909 y 1910).
- Gran Cruz Roja del Mérito Militar (1913).
- Placa de la Orden de San Hermenegildo (1916).
- Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

- Gran Cruz de la Legión de Honor de Francia.
- Gran Cruz Laureada de la Real y Militar Orden de San Fernando.
- Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo.

Estas distinciones no sólo reconocen su valentía y eficacia en el campo de batalla, sino también su destacada trayectoria en el ámbito militar y diplomático, consolidando su figura como una de las más relevantes del Ejército español de su tiempo.

Contexto político y social en los años previos al golpe de Estado

Los últimos destinos peninsulares de Miguel Primo de Rivera, especialmente su nombramiento como capitán general de Cataluña, lo situaron en una posición privilegiada para observar de primera mano las tensiones sociales, políticas y económicas que marcaban la España de la década de 1920. Este periodo, profundamente convulso, estuvo marcado por un contexto internacional agitado, definido por tres acontecimientos de alcance global: la Primera Guerra Mundial, la Revolución rusa de 1917 y las crecientes tensiones sociales y nacionalistas que desembocaron en la huelga general revolucionaria en España ese mismo año¹.

Contrariamente a lo que cabría esperar en un conflicto bélico de tal magnitud, la Gran

1. La huelga general revolucionaria de 1917 tuvo lugar en España el mes de agosto de 1917. Fue convocada por la UGT (socialista) y el Partido Socialista Obrero Español, y en algunos lugares fue apoyada por la CNT (anarcosindicalista). La huelga general tuvo lugar en el contexto histórico de la crisis de 1917, durante el reinado de Alfonso XIII y el Gobierno de Eduardo Dato.

Guerra afectó a España de un modo particular, debido a la neutralidad oficial adoptada por el Gobierno del conservador Eduardo Dato. La delicada situación interna del país desaconsejaba cualquier forma de intervención militar, máxime en una sociedad profundamente dividida en cuanto a simpatías hacia los bandos contendientes en el conflicto europeo.



Acción heroica del teniente Primo de Rivera.
(Dibujo de Gros)

España, aún convaleciente de la traumática pérdida de sus últimas colonias en 1898, debía además sostener el frente militar abierto en el norte de África, un escenario que no sólo marcaría profundamente el curso de su historia contemporánea, sino que también constituiría uno de los mayores desafíos para la carrera militar y política de Primo de Rivera.

Las políticas de neutralidad fueron, en general, aceptadas por la mayoría de la sociedad, aunque con cierta resignación. Esta actitud se justificaba por la percepción generalizada de que la economía española no estaba en condiciones de asumir los enormes costes derivados de una intervención militar directa al norte de los Pirineos. A ello se sumaba el temor fundado de que una participación activa en el conflicto europeo pudiera intensificar las ya evidentes fracturas del sistema político español, acelerando así futuras crisis institucionales de mayor envergadura.

La postura de neutralidad adoptada por España durante la Primera Guerra Mundial trajo consigo ciertos beneficios económicos, doblemente relevantes: por un lado, evitó el considerable gasto que una eventual participación bélica habría acarreado; por otro, impulsó el crecimiento de las exportaciones hacia los países involucrados en el conflicto. Sin embargo, esta coyuntura favorable no fue aprovechada eficazmente. El país permaneció anclado en un sistema productivo obsoleto, incapaz de adaptarse a las exigencias del nuevo escenario internacional.

Las consecuencias negativas no tardaron en manifestarse: inflación galopante, congelación salarial y una drástica disminución del poder adquisitivo. Esta situación generó un profundo malestar social, ya evidente incluso antes del final del conflicto europeo. La crisis que se avecinaba desembocó en la huelga general de 1917, exponente de un conflicto político latente y de una sociedad profundamente descontenta. En ese año crucial, emergieron con nitidez tres grandes fisuras



Primo de Rivera despachando con el Rey. (Imagen facilitada por el autor)

en el panorama político español: la crisis militar, las tensiones separatistas alentadas por sectores nacionalistas radicales y la creciente agitación del movimiento obrero.

El propio conde de Romanones reconocía entonces el profundo desencanto que impregnaba la vida política nacional, reflejo de la manifiesta incapacidad del sistema de la Restauración para afrontar las transformaciones que la coyuntura exigía. El modelo político instaurado por Cánovas del Castillo cuatro décadas antes mostraba claros signos de agotamiento. Incluso dentro de las propias instituciones del Estado, como el Ejército, se percibía un creciente descontento.

En este contexto, las Fuerzas Armadas empezaban a erigirse, por diversos motivos, en un actor político desestabilizador. Su protagonismo, si no se encauzaba por vías institucionales, podía convertirse en un factor de ruptura del orden constitucional. La crisis institucional, agudizada tras 1917, evidenciar

ba la inoperancia de un sistema bipartidista fragmentado en tendencias irreconciliables, y la debilidad de una monarquía incapaz de responder simultáneamente a desafíos tan graves como el problema territorial, la guerra en Marruecos y el desorden social creciente. A la par, se profundizaba la brecha entre la España oficial y la España real.

El clima de desconfianza hacia el Gobierno era tal que ambos —sociedad y poder— transitaban por caminos divergentes. La clave interpretativa de la época se hallaba en la fragilidad del aparato gubernamental, azotado por un creciente malestar popular. Esta combinación de factores configuraba un escenario de difícil resolución, ante la parálisis política y la complejidad de los retos existentes.

No sorprende, por tanto, que en ciertos sectores sociales —cada vez más amplios— se comenzara a vislumbrar la instauración de una dictadura como una salida viable. La figura del marqués de Estella, con su promesa

de restaurar el orden, emergió como una solución aceptable a corto plazo. El cambio de régimen fue anunciado con insistencia en ámbitos diversos, y el propio monarca fue mostrando una progresiva disposición a aceptar un pronunciamiento militar como vía para restablecer la autoridad y erradicar prácticas como la corrupción y el caciquismo.

El golpe de Estado de 1923 fue fruto de la convergencia de dos sectores militares: uno vinculado a las Juntas de Defensa de Barcelona, encabezado por Miguel Primo de Rivera, y otro asentado en Madrid —el llamado «Cuadrilátero»—, integrado por los generales Saro, Dabán, Cavalcanti y Federico Berenguer, cercanos al rey y conocedores de la trama golpista. El principal activo de los conjurados residía en el hecho de que, salvo escasas excepciones, ningún sector relevante del Ejército estaba dispuesto a defender al Gobierno en caso de resistencia. La figura del marqués de Estella sintonizaba de manera tan profunda con el espíritu de la época que el Ejecutivo fue incapaz de recabar apoyo militar suficiente para mantenerse en el poder.

Primo de Rivera fue recibido con un aura casi mesiánica, pues supo conectar con las aspiraciones de amplios sectores sociales. Sin embargo, su labor al frente del nuevo régimen iría perdiendo apoyo progresivamente, a medida que se agudizaban las dificultades para encontrar una salida política que resultara satisfactoria tanto para él como para la Monarquía.

El golpe de Estado del 13 de septiembre de 1923 tuvo como trasfondo inmediato el desastre de Annual —en el que murió su propio hermano, el teniente coronel Fernando Primo de Rivera— y el impacto del Expediente Picasso². Animado por un ideario marcadamente nacionalista y militarista, Primo de Rivera contó con el respaldo de diversos sectores sociales, así como con la aquiescencia del rey ante los hechos consumados. Alfonso XIII, que se encontraba en San Sebastián, fue informado de la sublevación mediante una llamada telefónica del presidente del Gobierno y un telegrama con el manifiesto del general rebelde. Santiago Alba, ministro de jornada en San Sebastián, presentó su dimisión al considerar que era uno de los principales blancos de la crítica militar. El monarca, desoyendo los cauces constitucionales, la aceptó de inmediato.

Las horas posteriores resultaron decisivas para el éxito del pronunciamiento. Mientras los militares sublevados intentaban imponer sus posiciones en distintas guarniciones —como ocurrió en Madrid, donde el apoyo del gobernador militar, duque de Tetuán, desactivó la resistencia del capitán general Muñoz Cobo—, el Gobierno mostró una inquietante pasividad. Manuel García Prieto, entonces presidente, mostró total deferencia hacia la voluntad del monarca, quien, no obstante, eludió tomar partido de forma inmediata, como lo evidencia su demora en regresar a la capital. El marqués de Alhucemas,

2. El Expediente Picasso es el nombre con el que se conoce al informe redactado por el general Juan Picasso, destinado en el Consejo Supremo de Guerra y Marina, máximo órgano de la jurisdicción militar, en relación con los hechos acontecidos en la Comandancia General de Melilla en los meses de julio y agosto de 1921, conocidos como el desastre de Annual.

al advertir el vacío de poder, optó por presentar también su dimisión.

Entretanto, en Barcelona, Primo de Rivera aguardaba expectante la decisión real. Allí recibió el encargo de trasladarse a Madrid para asumir la presidencia de un Directorio Militar, integrado por ocho generales de brigada y un contralmirante, representantes de las distintas armas y regiones militares. No obstante, solo Primo de Rivera, como presidente, ostentaba competencias ministeriales plenas. Ese mismo día, el 13 de septiembre, difundió su célebre Manifiesto al País y al Ejército³, en el que exponía sus intenciones de acometer las reformas urgentes que buena parte de la ciudadanía reclamaba.

El nuevo régimen, instaurado tras la suspensión de facto del orden constitucional, inició su andadura adoptando una serie de medidas que pronto impactarían negativamente en los mismos sectores sociales que habían facilitado su ascenso al poder. Entre sus primeras actuaciones destaca la temprana oposición a las reivindicaciones del catalanismo, postura que comenzó a perfilarse ya en los últimos meses de 1923.

El 13 de enero de 1924 se decretó la disolución de todas las diputaciones provinciales, con excepción de las de las Vascongadas y Navarra. Poco después, el 8 de marzo, se promulgó el nuevo Estatuto Municipal, elaborado por Calvo Sotelo en sintonía con las aspiraciones políticas del maurismo. No obstante, dicho texto tuvo una aplicación limitada debido a su marcado carácter democratizador de la vida municipal, poco compatible con el marco dictatorial vigente.

La continuidad del régimen exigía la creación de estructuras políticas que permitieran su consolidación y canalizaran los apoyos ciudadanos inicialmente recibidos. Desde noviembre de 1923, surgieron dos corrientes que aspiraban a capitalizar el respaldo popular al golpe: por un lado, la Federación Cívico-Somatenista —que acabaría dando lugar al Somatén—; por otro, los propagandistas católicos, quienes, aunando esfuerzos, fundaron la Unión Patriótica, formación concebida como vehículo ideológico y organizativo del nuevo régimen.

En cuanto a la política exterior, destaca el viraje experimentado en relación con

3. «Al país y al ejército españoles: Ha llegado para nosotros el momento más temido que esperado (porque hubiéramos querido vivir siempre en la legalidad y que ella rigiera sin interrupción la vida española) de recoger las ansias, de atender el clamoroso requerimiento de cuantos amando a la Patria no ven para ella otra solución que libertarla de los profesionales de la política, de los que por una u otra razón nos ofrecen el cuadro de desdichas e inmoralesidades que empezaron en el año 98 y amenazan a España con un próximo fin trágico y deshonoroso [...]. No tenemos que justificar nuestro acto, que el pueblo sano demanda e impone [...]. Para esto, y cuando el ejército haya cumplido las órdenes recibidas [...] buscaremos al problema de Marruecos solución pronta, digna y sensata [...]. La responsabilidad colectiva de los partidos políticos la sancionaremos con este apartamiento total a que los condenamos [...]. Para ello y en virtud de la confianza y mandato que en mí han depositado, se constituirá en Madrid un directorio inspector militar con carácter provisional encargado de mantener el orden público y asegurar el funcionamiento normal de los ministerios y organismos oficiales. Este movimiento es de hombres: el que no sienta la masculinidad completamente caracterizada que espere en un rincón, sin perturbar los días buenos que para la patria preparamos. Españoles: ¡Viva España y viva el Rey!». (Manifiesto de Primo de Rivera, publicado el 13 de septiembre de 1923 en el diario *La Vanguardia*).



Los componentes del Directorio Militar con el Rey.
(Imagen cedida por el autor)

territorio, modificó su postura⁴ y acordó con Francia una intervención conjunta. Las operaciones culminaron con éxito el 8 de septiembre de 1925, tras el desembarco en Alhucemas y la rápida pacificación de la zona, lo que supuso un golpe definitivo para la resistencia liderada por Abd el-Krim.

El éxito militar tuvo una consecuencia política inmediata: la sustitución, el 3 de diciembre de 1925, del Directorio Militar por un Directorio Civil⁵, compuesto en su mayoría por miembros de la Unión Patriótica. Aunque la presidencia siguió en manos del marqués de Estella, se creó la figura de la vicepresidencia, cargo que recayó en el general Martínez Anido, también titular del Ministerio de la Gobernación. La Constitución permanecía suspendida, y los políticos del sistema parlamentario anterior, profundamente decepcionados, intensificaron su distanciamiento del monarca. Paralelamente, los partidos no dinásticos incrementaron su oposición al régimen.

Marruecos. El general Primo de Rivera, quien antes del pronunciamiento había mantenido una actitud favorable al abandono de la presencia española en el

4. «Hemos relevado al alto comisario en Marruecos. Era incapaz, y llevaba su osadía al punto de entrometerse en la organización de las operaciones militares. Hemos nombrado alto comisario y general en jefe al general Aizpuru, que ha sido hasta ahora ministro de la Guerra. Va con plenos poderes. Con tan plenos poderes, que nosotros no tendremos que ocuparnos de Marruecos para poder estar atentos al magno problema de la reconstitución nacional. El general Aizpuru, además de ser uno de nuestros mejores generales, es competentísimo en el problema marroquí, y no necesitará de nuestros consejos, sino que, al contrario, él es quien podrá darlos. (...) En la zona Oriental no hay más remedio que operar. No es éste el caso del Raisuni. No vamos a pactar con un rebelde como Abd-el-Krim, que a todo intento pacífico responde construyendo trincheras para asesinar impunemente a nuestros soldados. El ejército no quiere guerra; pero sí necesita establecer sólidamente su prestigio ante el enemigo. (...) Pasaremos por Annual; digo que pasaremos, y no digo que vayamos a establecer allí una posición. Veremos lo que se hace; pero una vez que nuestras tropas hayan pasado por Annual. El honor del Ejército queda satisfecho». (Declaraciones de Primo de Rivera al diario *El Sol*. Madrid 1923).

5. «En suma, señor, para exponer mi pensamiento clara y sinceramente, lo que propongo a V. M. es la sustitución de una dictadura militar por otra civil y de organización más adecuada pero no menos vigorosa. Y me permito proponerlo así, recogiendo el ansia popular, que sólo teme del cambio de forma de gobierno que se debiliten los resortes del mando que han sido carácter del Directorio militar, cuya vida, como genuina representación del ejército y de la marina, que tan patrióticamente han ofrecido el prestigio de sus nombres corporativos a esta arriesgada labor, no debe llevarse a momento de desgaste o de quebranto; ni tampoco debe sustraerse por más tiempo al país, en su representación civil, que es la adecuada y tan manifiestamente está a nuestro lado, la participación y la responsabilidad en la obra de reconstituirla y reeducarla administrativa y políticamente». (Miguel Primo de Rivera al Rey).

También se percibía un creciente malestar en algunos sectores del Ejército. Este descontento cristalizó en el intento de sublevación del 24 de junio de 1926, conocido como «la Sanjuanada», que fue sofocado y se saldó con la detención de varias personalidades, entre ellas los generales Aguilera y Weyler. Por entonces, ya se había desatado un conflicto con el Cuerpo de Artillería, motivado por la inclusión de méritos de guerra como criterio para los ascensos, lo que contravenía el principio de escala cerrada que los propios artilleros defendían. La firme voluntad de Primo de Rivera de unificar las fuerzas armadas, mediante la creación de una academia general, le llevó a rechazar cualquier concesión a las demandas de los oficiales, provocando un conflicto persistente que, aunque se atenuó brevemente a comienzos de septiembre, nunca llegó a resolverse del todo. Esta situación privó al régimen de un apoyo esencial en momentos críticos para su estabilidad.

La política económica implementada durante la dictadura de Primo de Rivera, claramente influida por los postulados del regeneracionismo, se orientó hacia dos objetivos prioritarios: por un lado, el fomento del desarrollo industrial mediante una estrategia marcadamente proteccionista; por otro, la modernización de las infraestructuras fundamentales del país, con especial énfasis en la red de carreteras y el sistema ferroviario. Paralelamente, se promovió un notable avance en el ámbito de las telecomunicaciones, impulsando la creación de la Compañía Telefónica Nacional de España en colaboración con grandes corporaciones estadounidenses

del sector. Asimismo, se intervinieron sectores estratégicos como el de los hidrocarburos, con la constitución de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A. (CAMPESA). Sobresale también la relevante actuación en el ámbito hidrográfico, expresión del impulso modernizador que caracterizó los primeros años del régimen.

En el plano político, la decisión más trascendental fue anunciada el 5 de septiembre de 1926: la convocatoria de una Asamblea Nacional, que implicaba la ruptura definitiva con la tradición liberal y parlamentaria de la España contemporánea. La reacción crítica no se hizo esperar. El político conservador José Sánchez Guerra denunció públicamente la ilegalidad del proyecto, lo que obligó a posponer su ejecución durante casi un año. En ese intervalo, una vez culminada la campaña militar en Marruecos, parecía abrirse la posibilidad de una transición hacia una nueva etapa política. Sin embargo, los temores de Primo de Rivera ante un eventual resurgimiento del parlamentarismo tradicional le impulsaron a avanzar hacia una institucionalización del régimen autoritario.

El año 1929 estuvo marcado por un creciente descontento social y político. La oposición ganaba terreno, mientras se multiplicaban las protestas. En respuesta a la negativa del Cuerpo de Artillería a aceptar la reforma de los ascensos, el presidente del Directorio decidió suprimir dicho cuerpo. Simultáneamente, las universidades protagonizaron intensas movilizaciones. En julio se presentó un anteproyecto de constitución, cuya acogida fue mayoritariamente negativa. La intención



Retrato de Primo de Rivera. Óleo sobre lienzo de José de Rivera. Alcázar/Museo del Ejército. Toledo. (Imagen cedida por el autor)

del general de someterlo a un plebiscito para legitimar el régimen fracasó, lo que le llevó a buscar una salida alternativa mediante la ampliación de la Asamblea Nacional.

Los logros iniciales de la dictadura comenzaban a diluirse en la memoria colectiva, y Primo de Rivera, cada vez más consciente de las dificultades estructurales que enfrentaba su proyecto político, empezó a renunciar a sus aspiraciones de consolidación institucional. En este contexto, surgieron nuevos focos conspirativos, y el dictador optó por consultar directamente a los altos mandos militares para verificar si aún contaba con su respaldo. La tibieza de su respuesta, sumada al malestar del monarca por no haber sido previamente informado, dejó a Primo de Rivera políticamente aislado. El 28 de enero de 1930 presentó su dimisión, siendo sustituido por el

general Dámaso Berenguer, hasta entonces jefe de la Casa Militar del Rey. Poco después, se exilió en París, donde falleció el 16 de marzo del mismo año.

La figura de Primo de Rivera ha generado, desde entonces, valoraciones contrapuestas. Sus defensores destacan su papel como modernizador del país, su capacidad de decisión ante una situación crítica y su contribución a la estabilización de la vida pública. Sostienen que su Gobierno sentó ciertas bases técnicas y administrativas que facilitaron procesos posteriores de transformación, incluida la transición hacia la democracia.

Por el contrario, sus detractores subrayan el carácter autoritario del régimen, la represión ejercida contra la disidencia y la ausencia de libertades públicas. Asimismo, critican su modelo económico, fundamentado en una estrecha colaboración entre el Estado y las grandes corporaciones, que favoreció a las élites empresariales en detrimento de las clases trabajadoras, incrementando la desigualdad social y perpetuando estructuras de poder excluyentes.

Primo de Rivera y la cuestión africana: del abandonismo al cambio de rumbo

Pese a estar encuadrado dentro del grupo de militares conocidos como «africanistas», por haber sido destinados en múltiples ocasiones a África y haber participado en hasta cuatro campañas, el pensamiento de Miguel Primo de Rivera respecto al problema colonial se caracterizó inicialmente por una postura claramente abandonista.

Así lo expresó públicamente en dos ocasiones de especial relevancia: durante su discurso de ingreso en la Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras de Cádiz, el 25 de marzo de 1917, cuando ejercía como gobernador militar de dicha plaza; y posteriormente, en una intervención en el Senado el 25 de noviembre de 1921.

En su alocución de 1917 —titulada «Recuperación de Gibraltar»⁶—, Primo de Rivera propuso un hipotético intercambio territorial con el Reino Unido: ceder Ceuta a cambio de la devolución de Gibraltar. Esta propuesta, que suscitó una fuerte polémica, le valió el cese por parte del Gobierno. No era la primera vez que el general esgrimía tal idea; ya en 1913 había remitido una serie de cartas al entonces presidente del Consejo de Ministros, Eduardo Dato, en las que defendía un planteamiento similar. Cabe destacar que, décadas antes, sectores británicos también habían contemplado informalmente esta posibilidad, aunque nunca llegó a materializarse.

Durante su discurso académico, Primo de Rivera argumentó que África constituía una carga para España y advirtió: «Si no sabemos desatar a tiempo y con ventaja los lazos de dolor que a África nos unen, pueden ellos irnos apretando hasta producirnos ahogo». Matizó, sin embargo, que no abogaba por un abandono precipitado, sino por «apartarnos de una dirección que entiendo, sincera y lealmente, es mala para la patria». En su opinión, Ceuta era la única moneda de cambio que

beneficiaría a ambas partes. Enfatizó que un canje por Gibraltar no implicaría para el Reino Unido una pérdida estratégica en el estrecho, mientras que España, sin renunciar a su control desde la orilla peninsular, podría saldar una deuda histórica y evitar el coste creciente de su presencia en África.

Su propuesta recibió duras críticas, entre ellas las del marqués de Polavieja en el diario *La Nación*. No obstante, también encontró defensores, como evidencian los artículos publicados en el *Diario de Cádiz*.

En su intervención en la Cámara Alta en 1921, Primo de Rivera reiteró sus convicciones abandonistas⁷, respondiendo a las críticas del senador Izquierdo. Reafirmó que su postura no consistía en una retirada desordenada, sino en corregir una estrategia errónea:

«Creo haber dejado claramente establecido que no propongo un abandono precipitado de África, una fuga, sino apartarnos de una dirección que entiendo, sincera y lealmente, es mala para la patria. [...] Tengo la opinión —modesta, pero firme— de que tener un soldado en la otra orilla del estrecho es estratégicamente una debilidad para España».

El general expresó además su indignación por las acusaciones vertidas desde el Congreso, que responsabilizaban a los abandonistas de entorpecer la acción gubernamental y de ser indirectamente responsables del desastre de Annual:

6. Este discurso fue publicado por Imprenta de M. Álvarez. Cádiz, 1917.

7. Diario de Sesiones del Senado, 25 de noviembre de 1921.

«No puedo permitir que se me impute, ni a mí ni a quienes compartieron mis ideas, responsabilidad alguna en las dificultades del Gobierno ni en las víctimas de Annual. Allí cayeron muchos muy queridos para mí, y yo mismo habría ofrecido mi vida de ser necesario».

Pese a su oposición inicial a la intervención en Marruecos, en marzo de 1924 el propio Primo de Rivera anunció la intención del Gobierno de actuar «de un modo resolutivo», reafirmando, en apariencia, su inclinación abandonista. Sin embargo, ese mismo año se produciría un viraje fundamental en su postura.

El cambio se desencadenó a raíz de un incidente durante la Pascua Militar del 6 de enero. En una reunión de altos mandos en Ceuta, el comandante general, general Montero, solicitó a los presentes —entre ellos el entonces teniente coronel Francisco Franco, jefe del Tercio de Extranjeros— que dieran su palabra de obedecer las órdenes del nuevo Gobierno «fuesen las que fuesen». Franco, alegando que solo obedecería lo que dictaran su honor y las Ordenanzas, se negó a tal compromiso incondicional, lo que provocó que el resto de los oficiales adoptaran su postura.

Informado del suceso, Primo de Rivera decidió visitar el Protectorado a finales de junio. Partió hacia Ceuta el 10 de julio y se trasladó a la zona de Xauen. Solicitó expresamente la compañía del jefe del Tercio, figura de creciente prestigio en la contienda. El 18 de julio llegó a Melilla y al día siguiente visitó las posiciones de primera línea, dando lugar al célebre incidente de Ben-Tieb.

Durante una comida con jefes de unidad, Franco expuso abiertamente su preocupación ante un posible repliegue, que consideraba una amenaza para Ceuta y Melilla, y un desprecio por el sacrificio de los caídos. Terminó su intervención con vítores a España, respondidos con entusiasmo por los presentes.

Primo de Rivera, visiblemente contrariado, replicó aludiendo al «espíritu del legionario» y sustituyéndolo por el de la «férrea disciplina». Mientras algunos oficiales murmuraban aprobación, otros —como el comandante José Enrique Varela— mostraron su disconformidad abiertamente. La tensión se zanjó con una invitación del general al despacho de la Comandancia general de Melilla, donde mantuvo una reunión privada con Franco que se prolongó durante casi dos horas.

Al día siguiente, Primo de Rivera declaró ante los oficiales que no se tomaría ninguna decisión sobre el Protectorado sin contar con la opinión de los mandos militares. A finales de julio regresó a Madrid.

El 13 de agosto, el Gobierno informaba de un levantamiento general de las cabilas rifeñas en las zonas española y francesa. Ante el hostigamiento de Abd el-Krim a los destacamentos del general Lyautey, Primo de Rivera concretó un nuevo plan de acción: replegarse a una línea defensiva continua, abandonando unas 400 posiciones de difícil defensa, y lanzar una ofensiva decisiva con el desembarco de Alhucemas para recuperar la iniciativa.

Este giro estratégico, que culminaría con éxito en 1925, marcó el abandono definitivo del inicial discurso abandonista del dictador y sentó las bases de una nueva etapa en la política colonial española en Marruecos.

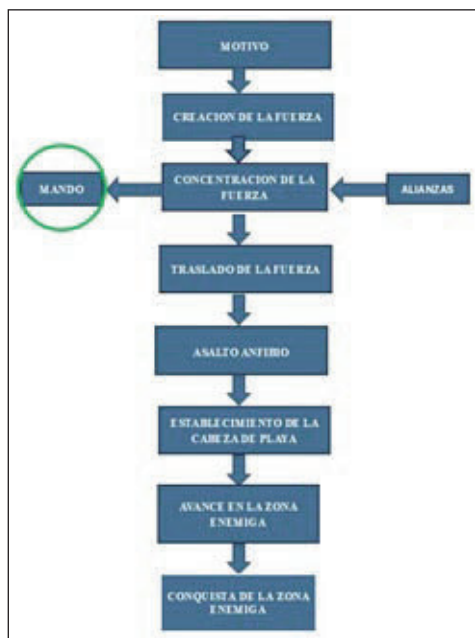
Actuación de Primo de Rivera en el desembarco de Alhucemas

El desembarco ocurrido durante la Guerra de Troya estableció los cánones de las operaciones anfibias, sentando un precedente que ha perdurado a lo largo de la historia y que, sin duda, influyó en el desarrollo del desembarco de Alhucemas.

En la guerra de Troya, el motivo del conflicto fue la liberación de una princesa que había sido raptada⁸; en Gallipoli, el objetivo era el control del estratégico estrecho de los Dardanelos; en Normandía, la liberación de Francia de la ocupación alemana; y en Alhucemas, poner fin a la guerra del Rif.

De las cuatro operaciones analizadas, tres resultaron favorables para las fuerzas atacantes. En el caso de Gallipoli, puede considerarse que el resultado fue incierto o equilibrado; sin embargo, lo cierto es que los atacantes no lograron conquistar el territorio que constituía el objetivo principal del desembarco.⁹

En el fin de semana del 5 de febrero de 1922, se celebró en la localidad de Pizarra (Málaga)



Organigrama I.- Secuencia de una batalla con operación anfibia.

una importante reunión político-militar destinada a encontrar una solución a la situación en Marruecos tras el desastre de Annual, así como a planificar una operación de respuesta en la región de Alhucemas. Aunque no asistió el entonces capitán general de Madrid, Miguel Primo de Rivera, el encuentro fue presidido por el presidente del Consejo de Ministros, Antonio Maura Montaner, y contó con la participación de destacadas figuras del Gobierno y del alto mando militar.

Entre los asistentes figuraron el ministro de Estado, Manuel González Hontoria; el marqués de Cortina, ministro de Marina; Juan

8. En el relato mitológico este ha sido el motivo, pero es posible que este hecho hubiese de verdad ocurrido, por estar Troya situada en el paso estratégico de mercaderías que procedentes de Asia se dirigían a Grecia.

9. El fracaso de la operación fue tan significativo que supuso durante un tiempo, un baldón injusto en el porvenir de los desembarcos. En cierto modo hipotecó el futuro de las operaciones anfibias. Y, 10 años más tarde, cuando en 1925 se preparaba el desembarco de Alhucemas, muchos opinaban que iba a ser otro fracaso como el de Gallipoli.

DESEMBARCO	MOTIVO	MANDOS	NACIONES/REGIONES	EMBARCACIONES	HOMBRES
TROYA	Rescatar a una princesa raptada	Agamenón Menelao Diomedes Aquiles Odiseo Néstor Ayax	29 REGIONES: destacando Micenas Lacedemonia Pilos Creta Arcadia Argos	1.186	100.000
GALLIPOLI	Controlar el estrecho de los Dardanelos	Sackville Carden Ian Hamilton Winston Churchill Horatio Kitchenher Willian Birdwood Henri Gouraud Maurice Bailloud	Imperio británico (Reino Unido, India británica, dominio de Terranova) Australia Nueva Zelanda Francia Rusia (misiones de apoyo)	12 de línea Flotilla de Dragaminas	70.000
ALHUCEMAS	Poner fin a la guerra del Rif y asegurar el control español sobre el protectorado de Marruecos	Primo de Rivera Sanjurjo San Martín Franco Goded Petain	España Francia	97	13.000
NORMANDÍA	Liberar a Francia de la ocupación alemana y debilitar al Ejército alemán, además de aliviar la presión sobre la Unión Soviética en el frente Oriental.	Eisenhower Artur Teddel Bernard Montgomery Bertram Ramsay Traford Lich-Mallory	Reino Unido Estados Unidos Canadá	6.939	156.000

Tabla IV.- Organización y mandos de distintos desembarcos

de la Cierva Peñafiel, ministro de la Guerra; el general Dámaso Berenguer Fusté, alto comisario de España en Marruecos; el general Luis Aizpuru Mondéjar, jefe del Estado Mayor Central; el general Agar, segundo jefe; Julio Ardánaz Crespo, subsecretario de Guerra; el almirante Buhigas, jefe del Estado Mayor de la Armada; y el almirante Juan Bautista Aznar, jefe de la Escuadra Naval de África.

A pesar de la relevancia de lo tratado, la caída del Gobierno de Maura provocó que los acuerdos alcanzados en dicha reunión quedaran sin efecto. No obstante, tiempo después, el general Primo de Rivera reto-

maría la idea y daría inicio a los planes para ejecutar un desembarco en Alhucemas, con el objetivo de restablecer el control sobre el territorio del protectorado español.

Tras establecer una alianza con Francia para formar una fuerza conjunta, se organizó una expedición militar que se concentró principalmente en las plazas de Ceuta y Melilla. La orden de operaciones establecía claramente los objetivos estratégicos:

«El objetivo de la Fuerza de Desembarco se habrá logrado cuando se haya conseguido la dominación de la parte de costa entre

Axdir y Morro Nuevo, pasando por Adrar Seddun y Morro Viejo, para establecer la base de operaciones de un cuerpo de tropas de 20.000 hombres que permita la toma de Axdir y, a la postre, la ocupación total de nuestro Protectorado».

En cuanto a la actuación del general Primo de Rivera, la planificación culminó con una conferencia preoperativa (o *briefing*) celebrada el 31 de agosto de 1925 en Algeciras, presidida por él mismo y con la asistencia del mariscal Pétain, el general Sanjurjo, el almirante Yolí, los contralmirantes Hallier y Guerra, así como sus respectivos jefes de Estado Mayor. En dicha reunión se expuso el plan de operaciones, que fue firmado al día siguiente.

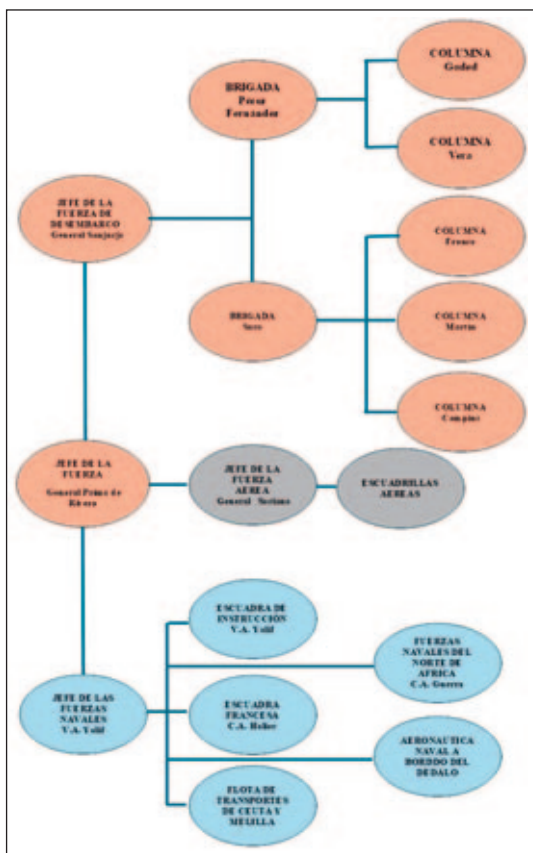
Una de las decisiones más significativas de Primo de Rivera fue el establecimiento de un mando único para coordinar las fuerzas de tierra, mar y aire, una innovación táctica sin precedentes hasta entonces. Aunque el componente terrestre incluyó únicamente diez carros de combate Renault, estos desempeñaron un papel disuasorio importante, pese a su limitada intervención directa en el combate.

Primo de Rivera insistió en fijar la fecha del desembarco para el 7 de septiembre, a pesar de las objeciones de sus asesores. Sin embargo, el llamado «día D» tuvo que ser pospuesto en dos ocasiones, y la «hora H» fue finalmente determinada por las circunstancias operativas.

El 8 de septiembre, a las 14:00 horas, Primo de Rivera embarcó en Río Martín a

bordo del buque *Alfonso XIII*, mientras que el general Sanjurjo lo hizo desde Ceuta en el *Reina Victoria Eugenia*. Desde estas naves dirigieron la operación de desembarco, que pronto logró su objetivo inmediato al consolidar la cabeza de playa con notable éxito, marcando un hito en la historia militar española contemporánea.

A las 12:35 h del día D, Primo de Rivera informaba al rey desde la radio del Alfonso XIII: «A las doce las tropas han puesto el pie en la bahía de La Cebadilla. A las doce y media han coronado la posición, tras breve preparación de fuego y sin gran resistencia».



Organigrama II. Mandos de las distintas unidades.

Las fuerzas franco-españolas continuaron avanzando y el día 2 de octubre se ocupó la línea final y Axdir, el cuartel general de Abd el-Krim. El día 3, con la ocupación del Xixafen, se cerraron las operaciones del asalto anfibio de Alhucemas.



Mandos ya en la playa. (Imagen cedida por el autor)

El éxito de esta operación mereció la admiración de muchos ejércitos al difundirla los agregados militares acreditados en Madrid que presenciaron la acción desde uno de los acorazados españoles. Los agregados felicitaron a sus «camaradas españoles por su valor, disciplina e inquebrantable resistencia».

Epílogo

Tras la conclusión de la guerra de Troya, Agamenón regresó a su patria, donde fue asesinado por su esposa, Clitemnestra, en venganza por el sacrificio de su hija Ifigenia, ofrecida por él a los dioses en aras del éxito militar.



Los generales Primo de Rivera y Sanjurjo aclamados por las tropas. Óleo de Moreno Carbonero. (Imagen cedida por el autor)

En el contexto de la Primera Guerra Mundial, el almirante Sackville Carden fue relevado del mando de la flota británica debido al deterioro de su salud, siendo sustituido por el almirante John de Robeck. Dos años más tarde, Carden se retiró oficialmente de la marina británica con el rango de almirante y vivió apartado de la vida pública hasta su fallecimiento en 1930.

Dwight D. Eisenhower, tras su destacada actuación militar durante la Segunda Guerra

Se cuenta que cuando el general Eisenhower planeó el desembarco en Normandía lo primero que pidió fue que le informasen sobre Alhucemas.

Mundial, fue elegido presidente de los Estados Unidos, cargo que ocupó entre 1953 y 1961. Falleció en Washington D. C. en marzo de 1969.

Miguel Primo de Rivera, fortalecido por el prestigio obtenido tras el exitoso desembarco de Alhucemas, sustituyó el denominado Directorio Militar por un Directorio Civil, con el cual continuó gobernando hasta el 28 de

enero de 1930. En esa fecha presentó su dimisión, tras haber perdido la confianza tanto del estamento militar como del propio monarca, para fallecer en París, ciudad en la que se hallaba exiliado, el 16 de marzo de 1930.



El actor Brian Cox en el rol de Agamenón en el filme Troya de Wolfgang Petersen.
Almirante Sackville Carden. general Primo de Rivera. general Eisenhower.
(Imagen cedida por el autor)

BIBLIOGRAFÍA

- Aguado Bleye, Pedro, y Alcázar Molina, Cayetano: Manual de Historia de España, tomo III. Madrid: Editorial Espasa-Calpe, 1959.
- Blanco Núñez, José María: «El desembarco de Alhucemas». Historia Militar de España. Ministerio de Defensa. Madrid, 2017.
- Domínguez Martínez Campos, Enrique: Una decisiva comida en Ben-Tieb. Academia de las Ciencias y las Artes Militares. Sección de Historia Militar, 2020.
- Fontenla Ballesta, Salvador. La guerra De Marruecos. 1907-1927: Historia completa de una guerra olvidada (Historia del siglo XX). La Esfera de los Libros, S. L., 2020.
- García de Gabiola, Javier: La Guerra del RIF (1909-1927). Una historia militar entre legionarios y regulares. Editorial Almuzara, 2025.
- Jiménez Sánchez, Rafael: «El Desembarco de Alhucemas». Colección Historia de España en viñetas. ECC Cómic. Cascaborra Ediciones, 2024.
- Lens Tuero, Alberto: Mitología del Mar. Colección Bazán. Navantia, 2008.
- Macías Fernández, Daniel (ed.): A Cien Años de Annual. La Guerra de Marruecos. Desperta Ferro, 2021.
- Ruiz Albéniz, Víctor: España en el Rif (1908-2021). Ciudad Autónoma de Melilla: La Biblioteca de Melilla, 2007.

ABD EL-KRIM



Contexto histórico y antecedentes

El jefe político y militar más importante, con diferencia, al que tuvo que enfrentarse España durante la guerra del Rif (1921-1926), y en particular en el desembarco de Alhucemas (1925), fue el rifeño Abd el-Krim, al que en adelante nos referiremos con la forma tradicional en España, Abdelkrim, ya muy en desuso pero que nos va a permitir distinguirlo de sus muchos familiares. Pero antes de entrar de lleno en su figura, merece la pena situarnos en el contexto cultural en el que vivió.

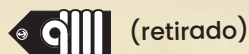
El Rif, región montañosa de difícil acceso del norte de Marruecos y que se asoma al Mediterráneo, fue a lo largo de la historia una fábrica de hombres duros en un país tradicionalmente hostil a cualquier forma de dominación externa y, consecuentemente, desconocida para el resto del mundo e incluso para el propio Marruecos. Los extranjeros no lo cruzaban, y cuando tenían que ir a algún lugar del interior, se dirigían al puerto más cercano a su destino. De hecho, los que más conocimiento de la región tuvieron desde tiempos clásicos fueron los españoles y, en épocas más modernas, los franceses.

Los rifeños son bereberes, un pueblo extendido por todo el norte de África, desde Marruecos y Libia hasta la frontera con Egipto. A menudo se prefiere utilizar la denominación *amaziges*, pues *bereber* viene de la adaptación al árabe del vocablo griego *bárbaro*. También tienen raíces bereberes los cabileños de Argelia y los guanches de las islas Canarias. Rif quiere decir *borde*, pero no se refiere a la costa, sino a la montaña que forma un arco al norte del Atlas desde el sur de Tetuán hasta la actual frontera con Argelia, e incluye a Ceuta y Melilla. Su centro es la bahía y ciudad de Alhucemas. En toda la parte central y este predomina el dialecto bereber rifeño, el *tarifit*. La Yebala es la parte del oeste y suroeste del Rif, más allá de las montañas del mismo nombre, y se diferencia del Rif central en que es de lengua árabe.

La cultura bereber es de tradición esencialmente oral, por lo que su historia se basa en los relatos de historiadores griegos y romanos. La estructura político-social más importante del Rif fue Nekor, un emirato suní aliado del califato de Córdoba y enemigo de los fatimíes del actual Túnez, que existió entre los años 710 y 1019 de nuestra era, con su capital del mismo nombre localizada junto a la costa de la bahía de Alhucemas.



José Ramón VALLESPÍN GÓMEZ



Por otra parte, la influencia externa más importante en el desarrollo histórico del Rif y en el resto de Marruecos es la que ejerció España, en particular Andalucía, por lo que es fácil reconocer en los rifeños modos y costumbres parecidos a las andalusíes.

Su población fue siempre muy rural, esparcida en alquerías o pequeñas aldeas, y nunca estuvo romanizada. Las ciudades actuales se originaron a partir de los campamentos militares españoles del Protectorado. La estructura de la sociedad rifeña se

ha articulado tradicionalmente en cabilas, de base eminentemente familiar y tribal, muy independientes unas de otras, tanto que los miembros de una cabila tenían que hacerse acompañar por un guía local cuando pasaban a cabilas vecinas. La más importante y dominante era la de Beni Urriaguel, con capital en Axdir, localidad de la costa de la bahía de Alhucemas situada frente al peñón del mismo nombre.

Los rifeños eran impredecibles y caóticos y políticamente independentistas. El propio



sultán Abd al-Rahmán Ibn al-Hakam (Abderramán) decía en 1847 que se iban con el primer intrigante que por allí pasaba.

Tras la firma del Tratado de Fez en 1912, Marruecos quedó dividido en zonas de influencia europea, con el Protectorado francés en gran parte del país y el español esencialmente en el Rif. Si bien al principio los protectorados fueron aceptados por la mayoría de la población marroquí, no dejó de haber siempre, especialmente en el Rif, una resistencia larvada, aunque carente de dirección unificada contra el dominio europeo.

Tetuán fue la capital del Protectorado español, que se dividía, informalmente, en la zona ocupada y la no ocupada. La primera era la franja costera donde, como su nombre indica, había presencia administrativa y militar española; la no ocupada era la interior, gobernada por las cabilas y en la que la soberanía española no era efectiva. La zona ocupada incluía las ciudades previamente españolas de Ceuta y Melilla, desde donde se ejercía el control sobre el resto a través, entre otras cosas, de los presidios de los peñones de Alhucemas y Vélez de la Gomera y



Ilustración de Abd al-Hafid de Marruecos firmando el Tratado de Fez en la portada de *Le Petit Journal, Supplément Illustré* del 25 de agosto de 1912.
(Fuente: www.wikipedia.org)

las islas Chafarinas, plazas que servían además como lugares de destierro donde cumplían condenados de diversa condición.

La Administración colonial española intentó someter a las cabilas rifeñas mediante una combinación de acuerdos con los jefes tribales y ocupación militar. Sin embargo, el casi inevitable desgaste del prestigio de la autoridad colonial fue generando un clima de creciente descontento.

Merece la pena terminar con este repaso al contexto en que se desenvolvió Abd el-Krim relatando, aunque sea brevemente, la peripecia de su predecesor como dirigente de la rebelión en el Rif. Se trata de Muley Ahmed ibn Muhammad ibn Abdallah al-Raisuli, conocido abreviadamente como El Raisuni, nacido en Zinat, en el oeste del Rif, en la década de 1860, hijo de un notable caído. Empezó siendo un simple forajido. Encarcelado durante cuatro años, al ser perdonado por el recién proclamado sultán Abd al-Aiziz, pronto se convirtió en dirigente rebelde, y por tanto enemigo directo de aquél. Saltó a la fama por su éxito en el llamado «incidente Perdicularis», que provocó una sonada intervención internacional —más tarde fue llevado al cine con



Muley Ahmed ibn Muhammad ibn Abdallah al-Raisuli.
(Fuente: www.wikipedia.org)

el título de *El viento y el león*, con Sean Connery en el papel del bravo rifeño— y del que salió proclamado pachá de Tánger y gobernador de la Yebala. Tras apoyar el golpe de Estado en 1912 contra el nuevo sultán, Abd al-Hafid, por sugerencia de Abd al-Aziz, perdió su cargo y pasó a dirigir la resistencia armada contra el Protectorado español en la Yebala. Cuando el propio Abd el-Krim se alzó contra el Protectorado, pasó a apoyar a España contra las acciones de este último. Como veremos, la vida de El Raisuni siguió, en cuanto a su relación con España, una trayectoria justamente contraria a la de Abd el-Krim.

Nuestro protagonista

Abd el-Krim, cuyo nombre completo era Muhammad Ibn 'Abd el-Krim el-Jatabi, nació en Axdir en 1882 o 1883, donde era mayoritaria la cabila de Beni Urriaguel, descendiente —según el general Andrés Sánchez Pérez, quien lo conoció en vida— de los Ulad Zian, de la cabila de Guez-naia en el interior del Rif, y perteneciente en cambio a los clanes de los Aït Khattab y de los Aït Boudchar de la cabila Beni Urriaguel, según la historiografía moderna, y del clan Zaraa, de acuerdo con su última y más completa biografía de María Rosa de Madariaga. Su progenitor fue Abd el-Krim el Jatabi, cadí de su ciudad natal tras haber sido alfaquí.

Abd el-Krim padre fue un gran amigo de España, por la que estaba pensionado. Era la personalidad local a la que acudía el Protectorado

para intervenir en Axdir, lo que le llevó a serios enfrentamientos con los partidarios de la rebelión, que incluso le obligaron en 1911 a marcharse a Tánger. Según Sánchez Pérez, se decía entre la gente de Axdir que el apodo Jatabi (o Khattavi) se lo puso la familia para indicar que eran descendientes del califa Umar ibn al-Jattab, compañero y segundo sucesor del profeta Mahoma.

De niño, desde su casa Abd el-Krim podía ver la bahía y el peñón de Alhucemas. Era sin duda inteligente, de carácter persuasivo, simpático y muy trabajador. Como consecuencia de la posición social de su padre,



Abd el-Krim. (Fuente: internet)

recibió una educación privilegiada para la época, pues estudió primero el Bachillerato español en Tetuán y Melilla y después Derecho Islámico en la Universidad de Qarawiyyin, en Fez. Según algunas fuentes, también se licenció en Derecho en la Universidad de Salamanca.

Finalizados sus estudios pasó unos años en Alhucemas y durante algún tiempo colaboró con la Administración colonial española desempeñando funciones de traductor en la Oficina de Asuntos Indígenas de Melilla, donde además trabajaba como dependiente de los comerciantes españoles Las Heras e Ibancos, y más tarde como profesor en la Escuela Hispano-Árabe. También intervenía como articulista en árabe en *El Telegrama del Rif* (después de *Melilla*). Se examinó con éxito de Magisterio en la Escuela Normal de Maestros de Málaga. Este contacto inicial con el poder colonial le permitió conocer de cer-

ca tanto las debilidades como las fortalezas de la Administración española en Marruecos. Todo ello le dio una visión amplia del mundo islámico y europeo y de la cultura árabe y bereber, así como de la política colonial. Por entonces se hizo amigo del entonces comandante de caballería Silvestre, más tarde general a cargo de las comandancias de Ceuta y Melilla y muerto en Annual, aunque entre los españoles se le consideraba intrigante y entrometido. A ese respecto, según Sánchez Pérez, sostenía falsamente que su padre era el jefe militar del Rif.

Su tipología física no era del tipo árabe, sino rifeño: de mediana estatura, pelo castaño, ojos oscuros, cuello más bien corto y una mirada penetrante. Exhibía una casi perenne sonrisa, pero su expresión se tornaba iracunda cuando se irritaba. Se le daban bien los números y era lector infatigable de periódicos y revistas. En este sentido, cuando

la Legión entró en Axidir encontró en su casa una biblioteca de 600 libros en español. Era ingenioso en el hablar y desde joven se supo hacer valer en sociedad. En 1912 colaboró con la Administración española en el rescate de prisioneros españoles en Beni Said, por lo que obtuvo las cruces de Isabel la Católica y una blanca y otra roja al Mérito Militar. A partir de 1913, en que fue nombrado cadí de la Oficina de Asuntos Indígenas de Melilla, fue dejando sus trabajos de profesor y periodista y se dedicó a los negocios, en concreto interviniendo en la minería como asesor y perito.

En los primeros meses de 1914, y gracias entre otras cosas al prestigio de su familia y a sus propias actividades, Abd el-Krim fue nombrado presidente del Tribunal de Apelación de Melilla, lo que le sirvió de palanca para intervenir en la vida pública. Era un importante cargo que le revistió de autoridad para ejercitarse como orador en actos oficiales y en reuniones, donde aparecía siempre como representante y portavoz de los rifeños. Además, se le nombró vicepresidente del Ateneo de Melilla (Sección de Asuntos Africanos). Poseía una casa en la ciudad con sirvientes españoles y moros. En Melilla se relacionaba sobre todo con españoles, tanto militares como civiles, y cultivó una amistad con un judío de los tiempos de Alhucemas, aparte de con unos pocos moros ricos e influyentes. Frecuentaba las tertulias de los cafés y hasta tuvo tratos amorosos con una española de Málaga. Su padre le requería que se casara en su localidad natal, pero él replicaba que no tenía tiempo para ello.

Abd el-Krim veía en la colaboración con España una oportunidad para modernizar la región. No obstante, la transformación de esa

presencia en una ocupación militar y la marginación de los rifeños en la Administración colonial le llevaron más tarde a encabezar la resistencia armada.

Cambio de rumbo

Si bien siempre tuvo ambiciones económicas sobre el Rif, los prolegómenos de la Primera Guerra Mundial hicieron que Alemania, amiga y después aliada de la musulmana Turquía, se interesara por ejercer influencia en la región por su cercanía al estrecho de Gibraltar y por hostigar a Francia en su Protectorado, lo que hizo que ésta moviera sus fichas para contrarrestar esos movimientos. Las cabilas, influenciadas por las dádivas de unos y de otros, se enfrentaron entre ellas, con lo que las que actuaban contra Francia recibían armamento alemán de contrabando. Abd el-Krim padre comenzó entonces a mostrar distanciamiento de España y acercamiento a Alemania.

Para entonces, Abd el-Krim ya había iniciado contactos con agentes alemanes de la industria minera con objeto de conseguirles concesiones en el Rif. Esto, unido a que los alemanes pagaban bien y quién sabe qué otras razones, motivó que Abd el-Krim se hiciera primero germanófilo y luego agente de los alemanes.

Iniciadas las hostilidades, Francia presionó a la Administración española para que persiguiera la colaboración rifeña con Alemania, lo que condujo, entre otras cosas, a que Abd el-Krim fuera encarcelado en 1915 bajo sospecha de espionaje a favor de los alemanes. No consta que se probara, pero es cierto que en

su declaración al ser detenido confesó —en lo que se ha considerado su primer manifiesto anticolonial— tener un plan para crear un Estado rifeño, un majzén, en las cabilas no ocupadas por España, que sería hostil a Francia y amiga de España si ésta no intentaba ocuparlo, todo ello basado en una defensa de la religión islámica, lo que hizo que se le mantuviera en prisión política. Tampoco hay constancia de qué, cómo ni quién le animó a seguir ese camino. Lo cierto es que a partir de ese momento Abd el-Krim acentuó su sentimiento anticolonial, siendo su encarcelamiento determinante en su posterior decisión de liderar la resistencia rifeña. En un intento de fuga de su reclusión quedó cojo de por vida. Fue liberado después de algo más de un año de encierro. Una vez libre, aunque con restricciones en sus movimientos, después de resistirse a la presión paterna, mediante un acuerdo entre las respectivas familias y por elección de su padre, se desposó en 1916 con Taimunt Buyibar, la hija de un cadí de Axdír, del mismo clan de los Ait Yusef U Alí al que él pertenecía, aunque el matrimonio se consumó dos años después, cuando la esposa cumplió una edad apropiada para ello. De este enlace, el primero de los dos que contrajo nuestro hombre, tras una hija que nació muerta en 1919, tuvo entre 1921 y 1942 cinco hijos varones, Abd el-Krim, Abd el-Muneim, Idris, Said y Abd el-Mohsin, y tres hijas, Fátima, Meriem y Aicha. Abd el-Krim mostró siempre amor por Taimunt, que ejercía una influencia beneficiosa en su esposo. No obstante, y en lo que parece enteramente un cambio de actitud vital, a los pocos meses de este primer matrimonio se casó con Fátima Ullkadi, cuñada de un hermano de su padre, de Axdír como él y como Taimunt, pero de distinta facción, la

de los Morabitín, muy influyente y extendida por toda la cabila de Beni Urriaguel. Con ella tuvo cuatro hijos más, un varón, Abd-es-Selam, y tres mujeres, Fátima, Rokia y Mona. Todo indica que este segundo casamiento estuvo orientado más a la utilidad política que el primero, pues con él se reforzaba la unión de las distintas facciones de la cabila. En consecuencia, Taimunt siempre fue la esposa principal, hasta el punto de que Fátima casi no aparece mencionada en la historiografía.

A partir de entonces, retirado en Alhucemas, Abd el-Krim se convirtió progresivamente en enemigo del Protectorado y emergió como una figura capaz de movilizar y unificar a las tribus del Rif para enfrentar el avance colonial, construyendo una estructura de liderazgo militar que se basaba en su profundo conocimiento del terreno, de las tácticas bélicas tradicionales y de una estrategia híbrida de guerra convencional y de guerrillas.

La República del Rif

El mando de Abd el-Krim, que no era en su juventud precisamente un hombre de guerra, se consolidó en 1921 cuando, habiendo conseguido unificar a las tradicionalmente divididas cabilas rifeñas bajo la causa común de la expulsión de los colonizadores, se convirtió a todos los efectos en el gobernante del Rif Central, extendiendo sus dominios a las regiones vecinas de Gomara, el valle de Uarga y zonas al norte de Taza, paso estratégico entre el Rif y el Atlas.

Desde sus inicios en la política, y en concreto durante la guerra en el Rif, Abd el-Krim

demonstró sus habilidades en la planificación y en la movilización de recursos y en la adaptación rápida a diferentes situaciones de combate. Este éxito organizativo fue clave en la rebelión inicial, ya que permitió movilizar a miles de combatientes y coordinar los ataques contra las posiciones españolas. Sus primeras acciones, con contingentes bien armados, consiguieron victorias sonadas con las que obtuvo prestigio como jefe militar. La geografía montañosa del Rif favoreció sus tácticas, usando el terreno para realizar emboscadas, ataques sorpresa y operaciones de guerrilla que desgastaron a los ejércitos coloniales.

Además, Abd el-Krim innovó en la utilización de los recursos y la tecnología a su alcance, como fusiles modernos y artillería ligera, que combinaba con tácticas de movilidad y rapidez. Su liderazgo inspiraba disciplina y cohesión en las tropas, manteniendo la moral alta frente a las derrotas temporales. Su actuación en la revuelta estuvo marcada por la utilización de estrategias que sorprendían a las fuerzas coloniales, como ataques nocturnos, emboscadas y operaciones de sabotaje. La determinación y la adaptabilidad de Abd el-Krim permitieron prolongar la resistencia durante más de una década, desafiando a la superioridad numérica y tecnológica de las tropas españolas y francesas. Las tropas bajo su mando se convirtieron en símbolo de la lucha anticolonial en el norte de África y en un ejemplo de resistencia efectiva contra la ocupación.

Aprovechando la dispersión y debilidad de las guarniciones españolas, los rifeños lanzaron una ofensiva que culminó en el conocido desastre de Annual, una de las mayores derrotas del Ejército español en el siglo XX, que evidenció la capacidad de Abd el-Krim para planificar ofensivas y expandir la resistencia hacia otras zonas, demostrando su visión estratégica a largo plazo. En apenas unas semanas, las fuerzas rifeñas tomaron más de 130 posiciones españolas y causaron la muerte de unos 11.500 soldados, obligando a los supervivientes a replegarse hacia Melilla.

Habiendo conseguido la subordinación formal a su persona de las cuarenta y una cabilas establecidas en la zona, y en un esfuerzo por consolidar la resistencia y presentar un frente unificado contra España, estableció la República del Rif (Al Daula al



El empresario Horacio Echevarrieta y el líder rifeño Abd el-Krim durante la reunión que mantuvieron en 1923.

(Fuente: www.wikipedia.org)



Desembarco de Alhucemas, 1925. (Fuente: internet)

Yumhuria). En ese momento, en sus sueños pudo sentirse como Yusuf ben Tasufin, primer emir de los almorávides, contemporáneo del Cid y conquistador de Nekor, o como un moderno Abd al-Mumin, primer califa de los almohades. Al menos debió de percibir la historia del emirato de Nekor correr por sus venas.

Para la formación de su Administración gubernativa, su mentado majzén, contó principalmente con sus familiares. Su hermano M'hamed fue el jefe militar del movimiento; su tío, hermano de su padre, Abd es-Selam, considerado la eminencia gris de la familia, su jefe de Gobierno; un primo y varios de sus cuñados ocuparon diversos cargos. Muchos de sus vecinos de su misma cabila completaron el cuadro de mandos subordinados. Él

asumió el de presidente de la Yemauría Rífía y llegó a nominarse Amir al-Mu'minin, es decir, Príncipe de los Creyentes. Por desgracia, su República independiente no tuvo el reconocimiento internacional que le hubiera permitido sostenerla. No obstante, durante varios años sus fuerzas lograron controlar amplias zonas del territorio y resistieron con éxito a varias ofensivas españolas, mostrando una capacidad militar superior, basada en la movilización, las tácticas de guerrilla y el dominio del terreno.

A comienzos de 1925 extendió su actuación anticolonial atacando a los franceses en Uarga, que estaban bajo el mando del mariscal Louis Hubert Lyautey, a quien infligió una sonora derrota. Explotando el éxito conseguido, llegó a avanzar su dominio hasta

unas decenas de kilómetros de Fez, lo que provocó la unión de las estrategias francesa y española para derrotarlo definitivamente.

El desembarco de Alhucemas, la derrota de Abd el-Krim y los últimos años de su vida

El desembarco de Alhucemas en 1925 fue un momento decisivo en la confrontación entre las fuerzas coloniales y la resistencia del Rif. La operación, liderada por las fuerzas españolas con apoyo francés, estuvo diseñada para cortar de raíz la resistencia de Abd el-Krim y tomar el control de la región. La batalla fue una de las campañas militares más elaboradas y aunadas de la historia colonial; estuvo combinada con un desembarco anfibio y acabó con Abd el-Krim y su República del Rif.

En 1926, en los estertores de la guerra del Rif, derrotado y sin recursos, Abd el-Krim se rindió a las fuerzas francesas en su cuartel de Targuis y fue exiliado a la isla Reunión, a donde le acompañaron su familia directa, incluyendo a su madre, que falleció allí en 1931, sus dos esposas, sus cuatro primeros hijos, su tío Abd es-Salam y los hijos de éste. Allí nacieron el resto de sus vástagos de ambas esposas (los varones Iris, Said, Abd el-Mohsin, y las mujeres Rokia, Mona, Meriem y Aisha). En 1947, en viaje hacia Marsella con toda su familia y con el féretro de su madre para establecerse en la Provenza con permiso del Gobierno francés, en Puerto Said —después de dudarle mucho pues había dado a Francia palabra de no hacer nada parecido— abandonó sin oposición el barco que lo trasladaba y aceptó la protección del rey Fuad de Egipto. Su desembarco estuvo

organizado por las diferentes fuerzas relacionadas con los movimientos de independencia árabes que se integraban en la recién establecida Liga Árabe.

Después de una breve estancia en un hospital por su delicado estado de salud, se estableció en El Cairo donde, habiendo rechazado la oferta del rey Mohammed V de volver a Marruecos con honores con motivo del fin de los protectorados y la consiguiente independencia marroquí, residió hasta el fin de sus días, involucrado en los movimientos de liberación norteafricanos, para los que fue una figura inspiradora.

En concreto, a los pocos meses de haberse establecido en El Cairo aceptó la presidencia del Comité de Liberación del Magreb, por la que tuvo fuertes desavenencias con los partidos que lo formaban, entre ellos y muy principalmente el Istiqlal marroquí, cuya actuación consideraba que no era mejor que la de las potencias coloniales.

En sus últimos años se volvió incluso profrancés, señalando lo meritorio de las acciones civilizadoras de Francia e invocando su deseo de que Marruecos quedara asociado a Francia en un arreglo parecido al de la Commonwealth británica. En cuanto a España, si bien la dejó de lado para centrarse en la cuestión de la relación con Francia, llegó a declarar que no sentía resentimiento contra nuestra nación.

Habiendo sido testigo de la independencia de Argelia, con la que se completó la liberación del dominio colonial en el Magreb que él tanto anheló a lo largo de su vida, falleció en El Cairo en 1963.

Conclusión

Abd el-Krim fue una de las figuras más destacadas en la historia de la resistencia marroquí frente a la dominación colonial europea durante el siglo XX. Se convirtió en el símbolo de resistencia, unificando a diferentes tribus bajo su liderazgo y empleando tácticas militares innovadoras, basadas en el conocimiento del terreno y en la guerra de guerrillas. Su papel como dirigente militar y político durante la guerra del Rif no sólo cambió el curso de la historia marroquí, sino que también tuvo un profundo impacto en la política colonial europea y en los movimientos de liberación posteriores.

Sus actuaciones más destacadas como jefe político, militar y estratega se produjeron durante las décadas de 1910 y 1920, cuando encabezó la resistencia contra la ocupación colonial española y francesa en la región del Rif.

Su capacidad como líder militar y estratégico le permitió fusionar a las fuerzas árabes, bereberes y de diferentes tribus del Rif en un frente unido contra las potencias coloniales. Su papel en la revuelta contra la ocupación española, y en particular su resistencia en el



Abd el-Krim en la portada de la revista *Time* de agosto de 1925. (Fuente: www.wikiwand.com)

desembarco de Alhucemas, marcó un punto de inflexión en la lucha anticolonial en la región que no sólo cambió el curso de la historia marroquí, sino que también tuvo un profundo impacto en la política colonial europea y en los movimientos de liberación posteriores en el norte de África.

BIBLIOGRAFÍA

Este artículo, de carácter divulgativo, se ha elaborado en base a dos obras principales y a diversas consultas en trabajos secundarios. Aquéllas son:

Sánchez Pérez, Andrés: «Abdelkrim». *Revista de Historia Militar*, Año XVII. Número 34, 1973.

De Madariaga, María Rosa: *Abd el-Krim El Jatabi. La lucha por la independencia*. Alianza Editorial, 2009.

Integrante del EOS realizando ejercicio de tiro en la cubierta
de vuelo del patrullero de altura *Serviola* (P-71).
(Foto: Jeremy Botas Rivas)



ANTECEDENTES DEL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS



NO queremos remontarnos a los fenicios ni a las guerras púnicas, pero sí constatar que desde la feliz finalización de la Reconquista hasta la caída de los Austrias, la Corona española tomó la importantísima decisión estratégica de geobloquear la costa norte africana para prevenir nuevas invasiones, lo que se tradujo en la conquista de plazas de soberanía y de peñones o islas que la jalonan desde Ceuta hasta Túnez, algunas exitosas, aunque también hubo fracasos terribles que, como no podía ser de otra manera, están totalmente

relacionados con otras tantas operaciones anfibias relativamente conjuntas —pues los mandos de la Armada eran capitanes de mar y guerra— y relativamente combinadas, ya que aunque encontramos alemanes, borgoñones o flamencos, todos eran súbditos del rey de España y, cuando correspondió, del quinto emperador de Alemania.

Así que desde Melilla en 1497 hasta que el marqués de Alconchel atacó y tomó la vecina fortificación de Axdir frente al peñón de Alhucemas en 1687 —que será la patria de Abd el-Krim—, la relación de desembarcos, incursiones, contradeseñbarcos y reembarques haría interminable este artículo.

Se frenó a los otomanos en Argelia, la Sublime Puerta no pudo hollar suelo marroquí y Lepanto frenó la posibilidad de que la Media Luna ondease sobre las Columnas de Hércules.

El peñón de Vélez de la Gomera (en realidad península) fue tomado en 1508; su posesión tenía interés especial, dado que la zona de Gómara era patria de los gomeles procedentes del Reino de Granada.



Vista parcial del peñón de Vélez. (Fuente: archivo RGM)



Todavía en el XIX, España se adelantó a Francia y se apoderó del pequeño archipiélago de las Chafarinas, hasta entonces considerado *terra nullius*, vital para el flanqueo de Melilla el 6 de enero de 1848.

Todas estas posesiones originaron multitud de operaciones de «socorro», que se organizaban desde la Península cuando las tropas del sultán tenían sitiada alguna de las plazas; hubo sitios, como el de Ceuta («el de los treinta y tres años», del 23 de octubre de 1694 al 22 de abril de 1727), que duraron decenas de años y obligaron a un gran esfuerzo naval español.

La guerra de África (1860)

Debido a las constantes incursiones contra Ceuta y Melilla y para levantar el espíritu nacional, tan decaído desde la pérdida de los virreinos americanos, el Gobierno liberal de O'Donnell declaró la guerra a Marruecos, la cual, tras cuatro meses de exitosa campaña, finalizará con el Tratado de Wad-Ras, que declaraba a España vencedora y a Marruecos perdedor y único culpable de la misma. El acuerdo estipuló que:

- España aumentaba el área de dominio en los territorios de Ceuta y Melilla a perpetuidad.
- Los moros cesaban sus incursiones contra Ceuta y Melilla.
- Marruecos reconocía la soberanía de España sobre las Chafarinas.
- Marruecos debía indemnizar a España con 400 millones de reales.
- España recibía el territorio de Santa Cruz de la mar Pequeña (Sidi Ifni) para establecer una pesquería, que se ocuparía 70 años más tarde.
- Tetuán quedaba bajo administración temporal española hasta que el sultanato pagase sus deudas a España¹.

Todo un éxito para la Unión Liberal (O'Donnell y Prim) que aseguraba las plazas de soberanía y aumentaba considerablemente el prestigio de España. El ejército vencedor acampó en Madrid en lo que luego sería barrio de Tetuán de las Victorias; además se fundieron parte de los cañones cobrados en los Castillejos y en Wad-Ras para hacer los leones que adornan la fachada del Congreso de los Diputados.

1. https://es.wikipedia.org/wiki/Tratado_de_Wad-Ras

La marcha hacia el Protectorado

Al comenzar el siglo XX, el Imperio alemán, nacido en el Palacio de Versalles tras la catastrófica guerra para Francia de 1870, se encontraba ciertamente marginado. En el año de la aparición del *Dreadnought* y del pistoletazo de salida para la carrera armamentística (1905), el káiser decidió visitar Tánger y reclamar desde allí la independencia del sultán. Para evitar la guerra, se convocó la Conferencia Internacional sobre Marruecos, que se celebró en Algeciras entre el 15 de enero y el 7 de abril de 1906, en la cual se frustraron los intentos alemanes de participar en el «reparto de Marruecos». En ella se acordó el derecho de todas las naciones a lograr acuerdos económicos con Marruecos y se aceptó su reparto en dos zonas de influencia, francesa y española, y la prerrogativa a Francia y España de intervenir en ellas si el sultán no era capaz de mantener el orden. En su virtud, tras los graves desórdenes de Casablanca de 1907, comenzó la ocupación de esas zonas.

Los representantes de España, Alemania, Francia, Reino Unido, Bélgica, Holanda, Portugal, Rusia, Suecia y Austria-Hungría firmaron el acta de la Conferencia en Algeciras el 7 de abril de 1906. El sultán de Marruecos lo hizo el día 18 de junio.

Según las disposiciones adoptadas, España y Francia se obligaban a ejercer un Protectorado en Marruecos. A la primera se le asignó la zona norte del Reino marroquí, que quedó designado como el Marruecos español pues, desde la firma del precedente

tratado con Francia el 5 de octubre de 1904, el Rif estaba considerado «zona de influencia española». A Francia le correspondió el Protectorado sur, curiosamente más rico, más grande y menos belicoso. Este reparto se ejecutaría a partir de 1912 tras la firma del Tratado de Fez. Estos acuerdos no terminaron, desgraciadamente, con el conflicto hispano-marroquí, y se extinguirían, definitivamente, tras la segunda conquista de Axdir, primer objetivo del desembarco de Alhucemas, pues su toma suponía la destrucción de la fuerza organizada de Abd el-Krim.

Además del establecimiento del Protectorado sobre el Reino de Marruecos, en Algeciras se trataron los siguientes asuntos:

- Asegurar el pago del préstamo que Alemania había concedido al sultán de Marruecos, Abd al-Aziz en 1904.
- Respetar la integridad del Estado marroquí.
- Resolver asuntos económicos y fiscales, como la libertad de comercio, la recaudación de impuestos, la lucha contra el contrabando y el control aduanero.

Francia se posicionó a favor de España debido a una evidencia formulada por el almirante Castex, ya que, según el afamado estratega francés, la península ibérica servía desde un punto de vista geoestratégico para «separar Francia de Francia», es decir, para imposibilitar la concentración de sus escuadras, la del Atlántico y la del Mediterráneo².

Con la Ley Maura-Ferrándiz (1908-1909) y las que continuaron tras la recuperación del

2. Amiral Castex: *Théories Stratégiques* (Tomo III), pp. 145-155.



Crucero Méndez Núñez tras su modernización. (Fuente: Fotos antiguas de Menorca)

poder naval español tras el desastre del 98, se obtuvo la escuadra que se batiría en Alhucemas: dos acorazados de la clase *España*³; los cruceros *Reina Victoria Eugenia*, *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*; los destructores tipo *Lazaga*; cañoneros y torpederos, amén de la Aeronáutica Naval y la Flotilla de Submarinos.

Pero en ese año de 1909, que marca el inicio de la recuperación del poder naval español, la guerra se recrudeció en Melilla. El ataque a los obreros españoles de la Compañía Norteafricana, que construía el ferrocarril minero a Beni-bu-Ifrur, continuó con el desastre del Barranco del Lobo y la Semana Trágica de Barcelona (del 26 de julio al 2 de agosto de 1909). Lo que empezó siendo una mera ope-

ración de policía, en la que sólo se habrían necesitado de 3.000 a 4.000 soldados, se convirtió tras los ataques de los días siguientes en algo tan importante que necesitó de la llegada de refuerzos de la Península que alcanzaron la cifra de 17.000 hombres, a los que se sumaron otros 12.000 tras el mencionado combate del Barranco del Lobo el 27 de julio de 1909. Todo ello para hacer frente a un enemigo que, en principio, no sobrepasaba los 1.500 combatientes.

La gloria de la campaña correspondió a los cazadores montados de la Brigada «Alfonso XII» que, al mando del teniente coronel Cavalcanti, dieron sus tres célebres cargas en Taxdir.

3. El *Alfonso XIII* y el *Jaime I*, pues el *España* se perdió definitivamente en el cabo Tres Forcas en noviembre de 1924, tras su varada durante una cerrazón de niebla el 26 de agosto de 1923. Se pudo salvar toda su artillería y gran parte de los equipos.



El crucero *Cataluña* con el submarino *Isaac Peral* abarloado.
(Acuarela de Manuel García García, gentileza del autor)

El día 24 de agosto de 1911, el capitán general de Melilla, García Aldave⁴, consciente del cariz que tomaba la sublevación en las cabilas ri-feñas y tras convocar la reglamentaria junta de generales, propuso al ministro de la Guerra lo siguiente:

«Defensa línea exterior, con preferencia en la parte próxima al Kert y, si llegase el caso de guerra, ataque en Alhucemas y desembarco en su playa para separar de la harka a los de Beni Urriaguel que acudirían a defender su territorio.»

Por tanto, García Aldave estaba proponiendo una simple diversión estratégica para descongestionar su frente melillense.

La ocupación de Larache (1911)

Los tejemanejes de los agentes franceses en Alcazarquivir y la ocupación de Fez por Francia a requerimiento del sultán, según explicó el Quay d'Orsay, indujeron al Gobierno español, presidido por Canalejas, a actuar con determinación. Un batallón del Primer Regimiento de Infantería de Marina (San Fernando), mandado por el teniente coronel José Dueñas y Tomassetti, embarcó en el transporte *Almirante Lobo* y, escoltado por el crucero *Cataluña*, desembarcó en Larache el 8 de junio de 1911. Previamente, un tabor de la policía indígena había ocupado la rada de Larache; esta última era la única

4. <http://unahistoriadesangreyfuego.blogspot.com.es/2014/10/el-kert-la-paz-nunca-existia-los.html>, y Blanco Núñez, José María: «El desembarco de Alhucemas». Ponencia en el XXXIX Congreso Internacional de Historia Militar. Turín, 2013.

fuerza organizada con la que se contaba en la costa atlántica del territorio que iba a convertirse enseguida en protectorado.

Acudimos a la hemeroteca para transcribir una crónica periodística de esa fecha:

«Al atardecer del 8 de junio de 1911, el Cónsul don Juan Zugasti, acompañado del Canciller y del capitán Ovilo... subieron a la azotea del... Consulado... izaron la bandera española como señal convenida con el comandante del crucero *Cataluña*, y empezó el desembarco, operación que se realizó hasta bien entrada la noche sin contratiempo alguno, mientras el muecín de la Mezquita grande, tras sus oraciones, anunciaba que se cerrarían las puertas de la ciudad.»⁵

El primero en poner pie en tierra fue el teniente coronel Dueñas que, tras abrazar emocionadamente al cónsul Zugasti, traspasó la puerta de la Marina subiendo con 200 de sus infantes por la empinada calle del mismo nombre, escuchando durante su recorrido jubilosas manifestaciones de la población que, en buen número, hablaban un idioma extraño, incomprensible para los soldados, que luego supieron que se trataba del ladino, hablado por los sefarditas marroquíes. No hubo disparo alguno «... mientras la luna iluminaba, ayudada de faroles y velas de lechosas claridades, la ciudad y el puerto»⁶. La marea estaba llena, la barra tranquila y a simple vista se percibía cómo



El crucero *Cataluña* durante el desembarco administrativo en Larache. (Colección *Revista general de Marina*)

desde los barcos de guerra los infantes de marina iban transbordando a los botes para un desembarco que finalizó a las 04:00 horas. El puerto más importante del Atlántico, ocupado por España, garantizaba la seguridad y las vidas de sus habitantes.

«Larache —escribió el abate Bussoni—, con sus viejos castillos y sus barrios embrujados, testigos mudos de pendencias y amoríos, de aventuras y de hechos de guerra, vivió aquella memorable noche del 8 de junio de 1911 perfumada con el azahar de sus naranjos y la emoción de sus habitantes, como al cabo

5. <http://www.acamlukus.es/ciudades/larache/larache003.htm> (consultado el 20 de mayo de 2025).

6. Idem.

de tres siglos, volvía a oírse en la noche africana el eco de sus guitarras y sus canciones.»⁷

El tabor de la policía indígena del mando del capitán Ovilo salió al día siguiente hacia Alcazarquivir, donde habían sido asesinados dos notables marroquíes.

El presidente del Consejo de Ministros, para garantizar la vida de españoles y marroquíes, comunicó al cónsul Zugasti el nombramiento como comandante militar de la zona de Larache del teniente coronel Manuel Fernández Silvestre (el futuro y tristemente famoso general Silvestre) para que resolviese las circunstancias que se



Teniente coronel Silvestre.
(Fuente: altorres.synology.me)



El Raisuni. (Fuente: www.wikipedia.org)

preveían. Éste llegó a Larache el día 13 de junio, continuó a Alcazarquivir con la columna formada por el tabor y el batallón de Infantería de Marina, ocupando la ciudad y adelantándose a las fuerzas francesas que, como se suponía, estaban dispuestas para ello. Enseguida, el batallón de Infantería de Marina ocupó, por primera vez en la historia, Arcila. Posteriormente, estas fuerzas fueron reforzadas con unidades del Ejército de Tierra desembarcadas en Larache. Fernández Silvestre, en principio, consiguió amigarse con el peligroso *cherif* El Raisuni y contener el intento que condujo al entendimiento con Francia, materializado en el definitivo Tratado de 1912.

7. Ídem.

La entrada en Tetuán y el nombramiento del jalifa

Al igual que lo habían hecho O'Donnell y Prim en 1859, el general Alfau ocupó en 1913 todas las posiciones importantes desde Ceuta a Tetuán, apoyado desde la mar por el crucero *Carlos V* y el cañonero *Recalde*. El 19 de febrero entró en Tetuán con toda solemnidad.

En virtud del mencionado Tratado de 1912, España propuso al sultán el nombramiento del jalifa de su zona, que recayó en «Su Alteza Imperial Muley El Mahdí», primo de dicho sultán, lo que provocó los celos de El Raisuni —que se convirtieron en franca enemistad—, que pretendía para sí el nombramiento de jalifa.

La campaña de Jolot de 1913

La frustración de El Raisuni dio paso al levantamiento de las cabilas que controlaba,

especialmente la de Anghera; la dolorosa campaña del Jolot será conducida victoriosamente por el coronel Silvestre, el cual, por su éxito, será ascendido a general de brigada (19 de junio de 1913) y nombrado comandante general de Larache. En esta operación se distinguió, conjuntamente con las fuerzas del Ejército, el 2.º Batallón Expedicionario de Infantería de Marina, este último mereció la siguiente carta de Silvestre al ministro de Marina tras finalizar la campaña y que fue remitida sin respetar el conducto reglamentario:

«... por la prensa he sabido que se trata de relevar a las fuerzas de Infantería de Marina, aquí destacadas, por fuerzas del Ejército.

Hace poco tiempo informé a Guerra respecto a la conveniencia... de la continuación en esta región de los batallones de Infantería de Marina, indicando que su situación definitiva podía ser Larache y Arcila, respectivamente,

Oficiales del Batallón Expedicionario de Infantería de Marina. (Colección del capitán de navío Pery Paredes)



como fuerzas de desembarco, teniendo siempre dos compañías y las representaciones de guarnición en cada puerto, y las restantes, formando un batallón en operaciones y cooperando con las fuerzas del Ejército en la dura y penosa labor a desarrollar en esta región, en la que ya tantas energías y denuedos han desplegado esos brillantes y sufridos cuerpos...»⁸.

En la carta explicaba también las razones de orden material y moral por las que éste consideraba imprescindible que permaneciesen en el territorio.

Este mismo año, a causa de una situación de niebla cerrada, se produjo la tragedia del cañonero *general Concha*, en la que ganó la cruz laureada de San Fernando el alférez de navío Rafael Ramos Izquierdo.

Planeamiento de un posible desembarco en Alhucemas (1913)⁹

En 1913, el comandante general de Melilla, general Francisco Gómez-Jordana (el Viejo), pretendió desplegar tropas en Axdir valiéndose de un desembarco previo en la bahía de Alhucemas. Para prepararlo políticamente, comenzó por reunir a los principales jefes de las cabilas de Axdir (Abd el-Krim el Jatabi, padre e hijo, Chindi, Si Bucar y Budra...) y los dispuso hacia la causa española, comprometiéndose incluso a entregar a importantes miembros de su familia como rehenes para asegurar las operaciones previstas.

El plan, elaborado por el estado mayor de Gómez-Jordana, preveía el desembarco de 9.000 hombres, de los cuales 1.000 procederían de tropas indígenas, acompañados por cuatro baterías de montaña y el apoyo únicamente de dos cañoneros de la Escuadra y, por supuesto, sin ayuda francesa. Es importante a este respecto reiterar que el desembarco se haría con el beneplácito, y no con la oposición, de Abd el-Krim.

El ministro de Guerra de turno rechazó el proyecto de Gómez-Jordana porque el alto comisario de España en Marruecos, general Alfau, le informó negativamente, quizás celoso del brillante comandante general de Melilla, como explica con detalle en su libro el general Gómez-Jordana (el Mozo), que juzga la actuación de Alfau de «inoportuna y mezquina».

El día 10 de junio de 1913, el comandante general de Melilla cursó el siguiente telegrama al ministro:

«... considerando la trascendencia que habría de tener para el porvenir dicha supresión del golpe decisivo que pensaba dar a la rebelión en el Rif. Estimo decisión de suma gravedad y decisiva para nuestro porvenir, tanto más cuanto que relaciones que perdemos, me consta... que han de ser cultivadas con singular interés por los alemanes [recordar que el káiser utilizó Marruecos como piedra de toque de la Entente Cordiale] que hacen campañas tan activas y perjudiciales para nosotros, que nunca lo deploraremos bastante...»¹⁰.

8. Quintana Martínez, Eduardo, y Llabrés Bernal: *La Marina en la Guerra de África*. Madrid, 1928, pp. 39-40.

9. Gómez-Jordana Souza, Francisco: *La tramoya de nuestra actuación en Marruecos*. Madrid, 1976.

10. La artillería instalada en Alhucemas como contradesembarco será, por supuesto, de Krupp. Gómez-Jordana Souza, Francisco: *op. cit.*, p. 101.

La cerrazón del ministro de la Guerra, alertado por Alfau, provocó la contestación recibida por Gómez-Jordana al día siguiente: «Conozco pujanza rifeños que juzgo ocasional e incapaz de resistir maniobras ni aún arranques violentos, como caballería Taxdirt»¹¹.

Al examinar los acontecimientos del Protectorado hasta 1925, crece nuestra admiración ante la actitud del general Gómez-Jordana, el cual desde ese año de 1913 hasta su fallecimiento en 1918 lo intentará de nuevo (en 1916 y en 1918), pero sin poder alcanzar las óptimas condiciones políticas de la primera ocasión. Abd el-Krim, alentado por los germanos, se encaminó resueltamente a la creación de la República independiente del Rif.

La Primera Guerra Mundial (1915)

La Gran Guerra, y la agresiva actitud, tachada de inconsciente por algunos, del joven Churchill llevó a los aliados a Gallipoli, donde fracasaron estrepitosamente y, en consecuencia, la crítica estratégica mundial dictaminó que las operaciones anfibias en costa hostil defendida eran impracticables... El primer lord del Almirantazgo, Winston Churchill, había propuesto un plan de campaña para atacar a Turquía, el aliado presuntamente más débil, y así conseguir una gran diversión de las fuerzas alemanas ocupadas en el frente occidental. La campaña, iniciada con el ataque aliado en los Dardanelos de marzo de 1915, continuó con el desembarco en la península de Gallipoli,

acciones que terminaron, en mar y en tierra, en terribles desastres. Los británicos tuvieron casi un cuarto de millón de bajas (más de cincuenta mil muertos), entre ellos muchos australianos y neozelandeses; los franceses, cerca de 50.000, con cinco mil muertos. Para los turcos, la campaña supuso también un enorme coste: 250.000 bajas, con más de 60.000 muertos. No sólo la guerra anfibia destacó en esta campaña; la guerra de minas fue también decisiva.

En Gallipoli no fracasó el desembarco, sino la dejadez de los generales que mandaban las fuerzas de desembarco, la elección de las playas y, sobre todo, las «operaciones en tierra», el Naval Gun Fire (NGF) y la absurda operación naval de forzamiento del estrecho, que se tragó a toda una escuadra en los campos de minas...

Sea como fuere, Alhucemas representará para la historia militar del mundo la resurrección de las operaciones anfibias.

El desastre de Annual (1921)

El general Silvestre, que como Berenguer era firme partidario de un desembarco definitivo en Alhucemas, había llevado a cabo entre enero y marzo de 1921 sendas operaciones anfibias en Alfrau y Sidi Dris para alcanzar el corazón del Rif, para lo que reunió medios terrestres, navales y aéreos.

A principios de 1921 se sometieron las cabilas de Beni Said, Beni Ulixech y gran parte de las de Tensamán y Metalza. El

11. Ídem.



Sección de desembarco del cañonero *Laya*, al mando del alférez de navío Pedro Pérez de Guzmán, en Sidi Dris.
(Colección del autor)

alto comisario, general Berenguer (1919-1922), escribía a Silvestre: «No se puede hacer más y mejor que lo que has hecho, puedes estar satisfecho»; y en la misma carta le pedía que informase respecto a un posible desembarco en Alhucemas. En consecuencia, Silvestre le envió un estudio del jefe de su estado mayor, coronel Morales, mostrando su rechazo a operar en Alhucemas antes del otoño de ese año de 1921.

Este proyecto de desembarco del coronel Morales (tras morir heroicamente en Annual junto a Fernández Silvestre, su cadáver fue devuelto por Abd el-Krim, que le tenía gran aprecio) fue estudiado cuidadosamente por Berenguer, que lo juzgó incompleto; además, este último no pudo reunirse con Silvestre cuando iban

a examinarlo a bordo del *Giralda* debido a un inoportuno temporal. Sin embargo, Silvestre, embarcado en el *Laya* y al socaire del peñón de Alhucemas, se reunió con los cabecillas de Beni-Urriaguel; decía el coronel Gómez-Jordana, jefe del estado mayor del alto comisario Berenguer, sobre Silvestre:

«... extremó las arrogancias y amenazas, provocando con ello desfavorable reacción, que tuvo fatales consecuencias. Ese mal efecto no pudo ser contrarrestado ya por el general Berenguer, cuando, amainado el temporal, que él resistió impertérrito a bordo, pudo desembarcar en el Peñón de Alhucemas»¹².

Continúa explicando la mala impresión que tuvo Berenguer tras su visita a Annual en cuanto a las malas posiciones

12. *Ibidem*, pp. 103-104.

defensivas, las pobres vías de comunicación e incluso la desfavorable situación política existente en las cabilas de Beni Ulixech y Tensamán. A pesar de todo, el alto comisario publicó una orden general elogiando lo realizado por Silvestre y la remató diciendo:

«Recibid por tanto acierto la más efusiva felicitación, que espero reiteraros pronto en la bahía de Alhucemas, perseverando en vuestra actuación, que colma las aspiraciones del que se honra siendo vuestro Alto Comisario y general en jefe, Berenguer.»

Las unidades del Ejército y de la Armada que luchaban en África estaban bien conjuntadas, como ya hemos comentado, y tras los desembarcos de Alfrau y Sidi Dris, con los que se pretendía alcanzar el corazón del Rif y cortar el aprovisionamiento enemigo por vía marítima, se operó hasta Annual e Igueriben, donde comenzó la hecatombe que condujo a dos meritorias retiradas anfibias:

- La de Sidi Dris, donde el *Laya*, que previamente desembarcó una sección al mando del alférez de navío Pérez de Guzmán para cubrir el reembarque, solamente pudo recuperar a 23 de los 300 hombres de dicho destacamento. Perdió al alférez de navío Laza y a cinco marineros. Pérez de Guzmán recibirá la Medalla Militar individual por esta acción.
- La de Alfrau, en la que el crucero *Princesa de Asturias* y el cañonero *Laya* reembarcaron a 130 soldados gracias a disponer los botes de forma diferente a la operación anterior, sufriendo el *Laya* la pérdida de otros dos marineros.

- La Armada concentró la Escuadra en aguas de Melilla, y el 4 de agosto de 1921 su nuevo comandante general, José Sanjurjo Sacanell, embarcó a bordo del crucero *Cataluña* que, formando agrupación con otros buques y embarcaciones menores y tras eficientísima preparación artillera, desembarcó 500 hombres en la restinga de la mar Chica sin sufrir bajas. Establecida allí la cabeza de playa, en poco tiempo se dominó la línea que había diseñado y ocupado el general Marina en 1909.

La actuación heroica del alférez de navío Pedro Pérez de Guzmán

Damos un paso atrás para relatar la actuación de este oficial, que se comportó heroicamente en Sidi Dris, mostrando tal valor durante las operaciones del 1 y 2 de junio de 1921 que le fueron concedidas la Medalla Militar individual y la Medalla Naval individual, que el rey firmó los días 30 de julio y el 30 de agosto, respectivamente. Pérez de Guzmán desembarcó en la playa al mando del trozo de desembarco del *Laya* (un contramaestre, 14 marineros, dos ametralladoras) y entró en la posición, que estaba siendo atacada por una harca rifeña. La batería de artillería que la apoyaba estaba fuera de servicio por haber sido malherido su capitán, por lo que Pérez de Guzmán se puso al frente de ella e hizo fuego con sus cuatro piezas de pequeño calibre, con tiro rápido y espoletas graduadas a cero, debido a la proximidad de los atacantes, que sufrieron enseguida muchas bajas y se retiraron. Por esta acción recibió la Medalla Naval individual.

Un mes más tarde, se le concedió la segunda Medalla Naval individual por su valor heroico en el socorro y evacuación de la misma posición de Sidi Dris el 25 de julio de 1921. En esta acción mandó, junto al alférez de navío Lazaga, los dos botes del cañonero *Laya* que, bajo intensísimo fuego rifeño, rescataron a muchos de los soldados que se retiraban sin orden a la playa, y en cuya acción resultó herido el alférez de navío Lazaga y muertos un motorista y cuatro marineros.

Al día siguiente se llevó a cabo la evacuación de Afrau, en la cual volvió a distinguirse Pérez de Guzmán, que perdió allí a varios de sus marineros.¹³

La Conferencia de Pizarra (Málaga), 4-6 de febrero de 1922

El presidente del Gobierno Antonio Maura convocó esta conferencia en el Palacio de los Condes de Puerto Hermoso, a la que asistieron el alto comisario de España en Marruecos, general Berenguer, el almirante Aznar y varios ministros para estudiar una posible salida a la guerra de Marruecos. Se celebró con gran reserva, se estudió la sumisión de El Raisuni y los proyectos de operaciones en Alhucemas.

Annual hizo preciso repensar la estrategia a aplicar en este conflicto, que tendría que ser compatible con las difíciles circunstancias bélicas y económicas que atravesaba la nación. La cercanía de la costa africana

permitía el rápido desplazamiento de los mandos españoles en Marruecos. Durante su desarrollo, se formuló una «solución honrosa de un problema irresoluble, una decisión mesurada, digna de la sabiduría del viejo político»; pero la caída al mes siguiente del Gobierno Maura terminó con sus esperanzas, y los acuerdos de Pizarra quedaron en vía muerta hasta que, por fin, se llevó a cabo el desembarco de Alhucemas.

Prolegómenos del golpe de Primo de Rivera... (1923)

La descomposición de la situación política española se aceleró debido a las acusaciones en las Cortes contra los responsables del desastre de Annual; entonces se abrió el conocido como Expediente Picasso, llamado así por el general encargado de su instrucción en el Consejo Supremo de Guerra y Marina, máximo órgano de la jurisdicción militar, en relación con los hechos acontecidos en la Comandancia general de Melilla durante los meses de julio y agosto de 1921, es decir, durante el mencionado desastre.

En agosto de este mismo año de 1923, Abd el-Krim reanudó la ofensiva en la zona oriental del Protectorado y aisló Tifarutin. Entonces, para evitar otro Annual, se decidió que la columna del coronel Pardo (2.300 hombres) desembarcase en Afrau, ejecutando el fuego naval de apoyo el acorazado *España* y el cañonero

13. De Ceballos-Escalera y Gila, Alfonso: «Memoria de un caso extraordinario en los ejércitos de España: el marino don Pedro Pérez de Guzmán y Urzáiz (1901-1979) y sus cuatro medallas militares individuales». *Cuadernos de Ayala*, Madrid, 2011, p. 237.

Lauria. La oposición al progreso de los primeros desembarcados, 400 hombres de una harca amiga, por parte de los rifeños fue muy dura, por lo que se incorporaron a los anteriores el *Alfonso XIII* y el destructor *Cadarso*. La columna Pardo desembarcó el día 23 de agosto, avanzando hasta Tifaruin; el *Lauria*, tras agotar su carga de municiones, se dedicó a evacuar las bajas.

Finalmente, al día siguiente de la publicación de un manifiesto (12 de septiembre de 1923) por parte del capitán general de Cataluña, Miguel Primo de Rivera, y con la aquiescencia del rey, se instauró el Directorio Militar cuando:

«El general sabía que la opinión pública, y señaladamente el Ejército de África, pedía la ocupación de Alhucemas por el honor de las armas, y por entender que mientras que no se abatiera la influencia de Abd el-Krim, era imposible instaurar el régimen de Protectorado en la zona a nosotros asignada en los Tratados Internacionales.»¹⁴

A pesar de ello, Primo de Rivera adoptó una postura pacifista y abandonista que cambió radicalmente tras su visita al Protectorado y, definitivamente, después de la famosa comida en el campamento legionario de Ben Tieb el 19 de julio de 1924¹⁵.

La retirada de Xauen (1924)

En marzo de este año, el general Primo de Rivera anunció que, a la vista de la sangría que suponía la guerra y su elevadísimo coste, «el Gobierno tiene el propósito de intervenir [en África] de un modo resolutivo», en sentido claramente abandonista. Enseguida decidió concentrar sus fuerzas en la región oriental, para lo cual tenía que retirar las del occidental, abrigando a las fuerzas de este último territorio tras la línea Estella por él diseñada. El desarrollo de estas operaciones se conoce como la retirada de Xauen.

El Directorio comenzó organizando las reservas (sendas brigadas en Alicante y Almería), creó una oficina de asuntos africanos dentro de la Presidencia, que agilizó las relaciones con el alto comisario, para cuyo puesto nombró al general Aizpuru, anterior ministro de Guerra, que inició una fuerte resistencia a la ofensiva de Abd el-Krim el Jatabi en Tizzi Azza, Azib de Midar y Sidi Mesaud, que enseguida se extendió, pues el cabecilla rifeño tenía el propósito de llevar las operaciones a la zona occidental, ganándose a las cabilas de la Yebala; para demostrar su fuerza, atacó violentamente el puesto de M'Ter, posición más avanzada de la línea en la costa de la Gómara, durante los meses de marzo y abril. Debido a esto último, la Escuadra bombardeó las posiciones rifeñas para apoyar al ejército; en esta

14. Servicio Histórico Militar: *Historia de las campañas de Marruecos*. Tomo 4, Madrid, 1981, p. 2.

15. Domínguez Martínez-Campos, Enrique: «Una decisiva comida en Ben-Tieb». Academia de las Ciencias y las Artes Militares. Sección de Historia Militar, <https://www.acami.es/publicacion/una-decisiva-comida-en-ben-tieb/>

operación (3 de marzo de 1924) sufrió la sensible pérdida del 3.^{er} comandante del crucero *Cataluña*, el capitán de corbeta Jaime Janer Robinson, creador del Polígono de Tiro de Marín que llevaba su nombre, al cual le alcanzó una granada disparada desde tierra, cuya explosión llegó también al alférez de navío Tomás Alvargonzález y Sánchez-Barcáiztegui, que falleció el día 14 siguiente.

El Directorio organizó a las fuerzas navales de Marruecos (22 de marzo de 1924), poniéndolas al mando del contralmirante Guerra Goyena, cuya residencia se fijó en Tetuán. Dichas fuerzas las constituían dos cruceros, cuatro cañoneros, once guardacostas, un remolcador y dos torpederos. Además, el 10 de mayo nombró al general Sanjurjo comandante general de Melilla y a Bermúdez de Castro de Ceuta.

Primo de Rivera se desplazó en varias ocasiones a Tetuán para seguir desde allí las duras operaciones sobre Cobba Darsa y Azib de Midar, donde se sufrieron muchas bajas y, «habiendo renunciado entonces abiertamente [tras lo de Ben Tieb, que comentamos más arriba] a sus propósitos pacifistas y de pasiva conciliación, decidió una acción militar rápida y enérgica que... hiciera posible la ocupación completa del territorio...»¹⁶, para lo que, por supuesto, y siguiendo un principio estratégico fundamental, buscaba la obligada concentración para poder montar lo de Alhucemas.

Entonces se intensificaron los ataques de la aviación naval (hidros, globos y dirigible) del portaerones *Dédalo*, que se incorporó a las operaciones con nuevos hidros *Supermarine* adquiridos en el Reino Unido.

El 5 de septiembre de 1924, estando el general Primo de Rivera con varios miembros del Directorio de nuevo en Tetuán, «... resolvió ejecutar la evacuación de Xauen y de todos los puestos que convenían para mantener seguras las comunicaciones entre todas y cada una de las ciudades de la zona Occidental, cumplir el compromiso internacional de... paso seguro al ferrocarril Tánger-Fez y yugular la península de Yebala...»¹⁷

La línea Estella quedaba formada dando frente al enemigo; debía asegurar cuatro enclaves esenciales:

- Tetuán y Río Martín (su puerto), unidos por ferrocarril.
- Macizo de Gorgues para la protección de Tetuán.
- Las vías de comunicación de Tetuán con Larache y Tánger.
- La línea del ferrocarril Tánger-Fez.

La retirada anfibia de Uad Lau se ejecutó formando la oportuna cabeza de playa. Las tropas (3.000 hombres) reembarcaron entre el 14 y 15 de noviembre. Para esta operación las fuerzas navales de Marruecos fueron reforzadas con los hidros del *Dédalo*. El general Primo de Rivera asistió a bordo del crucero *Cataluña*. Las tropas llegaron por escalones

16. Servicio Histórico Militar: *op. cit.*, p. 12.

17. Ídem.

a la playa, embarcaron en los botes de los barcos y en dos barcazas que fueron remolcadas por sendos guardacostas tipo *Uad*, mientras que los cañoneros, el resto de guardacostas y el crucero *Cataluña* mantuvieron a raya al enemigo con fuegos de precisión. Para el reembarque del último escalón se recurrió a un procedimiento muy ingenioso: se formó un amplio rectángulo en la playa con pacas de paja y tras su lado ancho se atrincheraron los soldados, apoyados por el fuego de los barcos. Prendida la paja, se hizo una densa cortina de humo tras la que se ocultaron los botes que embarcaron a dicho escalón. El capitán de fragata Carlos Boado Suanzes, jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Navales de Marruecos, que ocupará puesto destacado en el inminente desembarco, fue el último en hacerlo. A finales de febrero de 1925, finalizada la retirada de Xauen y con las tropas desplegadas en la línea Estella, comenzó la preparación de la magna función de Alhucemas. Las bajas totales de esta retirada sumaron 2.806 hombres, lo cual, lógicamente, provocó grandes críticas al presidente del Directorio.

Esta operación supuso una gran tragedia para la familia del que suscribe, pues el alférez de caballería José Blanco Moreno, hermano mayor y padrino de mi padre, desapareció tras dar una carga en Ali-Fahal durante el avance hacia Yorda de la columna Orgaz el día 5 de diciembre de 1924, y jamás apareció el cadáver. Mandaba una sección del tercer escuadrón del Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas de Ceuta n.º 3, del mando del capitán Adolfo Botín Polanco, que cayó muerto dos días más tarde. José fue ascendido a teniente de Caballería por méritos de guerra a título póstumo.

El plan de Martínez Anido

Poco antes del golpe de Primo de Rivera, en junio de 1923 el ferrolano teniente general Severiano Martínez Anido fue nombrado comandante general de Melilla; el día 2 de julio siguiente, elevó al alto comisario en Marruecos, Luis Silvela Casado, un plan completo de acción militar contra Alhucemas. Proponía un desembarco o bien el avance por tierra. El primero no debería practicarse directamente, pues se conocían las fuertes defensas con que contaban en la bahía; habría de practicarse previamente una diversión estratégica amagando sobre Sidi Dris, bombardeando Alhucemas y desembarcando en la playa de las Torres de Alcalá, frente a la isla Iris (Beni Bu Frah, en la actual provincia marroquí de Alhucemas), para desde allí avanzar hacia las posiciones de la cabila de Beni Urriaguel. Por la zona occidental, las fuerzas avanzarían hasta punta Pescadores.

En Alhucemas se desembarcaría en las playas del Morro Nuevo (más tarde verían la del Quemado como cabeza de playa, tras el asalto inicial a las de La Cebadilla e Ixdain y la conquista de dicho Morro). Tendría cuatro fases:

- Fuego naval de ablandamiento.
- Desembarco en las playas del Morro Nuevo.
- Avance rápido hacia los objetivos (Axdir).
- Fortificación de lo conquistado.

Tras consolidar el desembarco se avanzaría por tierra desde Melilla. La ejecución suponía el empleo de 18.000 hombres, contaría con la cooperación aérea y se encargaría el



Conferencia de Madrid, 1925, presidida por el general Gómez-Jordana. (Cortesía de la familia Linós)

desembarco a «... un almirante y las operaciones en tierra a un general».¹⁸

Este plan, el último antes del definitivo de 1925, fue informado negativamente por el Estado Mayor Central del Ejército, lo que provocó la dimisión de Martínez Anido; pero los datos que anotamos sirven para comprender que ésta fue la verdadera «vaca» para la preparación del desembarco decisivo.

Francia se involucra. Tratado de Madrid

La retirada de Xauen propició un grave error estratégico de Abd el-Krim, que el 13 de abril

de 1925 lanzó un ataque contra las posiciones francesas del río Uarga, provocando un «Annual galo». Sin embargo, dicho ataque, al tiempo que debilitaba su acción contra la línea Estella, provocaría el entendimiento entre los Gobiernos francés y español.

Tras ese error, España aprobaba el Plan Jordana, y la Escuadra recibía la orden de concentrarse en Algeciras a partir del 5 de junio. El desembarco se preveía para finales de junio o primeros del siguiente mes, pero la llamada francesa a la colaboración alteró los planes.

El 4 de abril de 1925, el general Gómez-Jordana Souza, miembro del Directorio y en

18. Quintana Martínez, Eduardo, y Llabrés Bernal, Juan: *op. cit.*, p. 210.



Delegación española en la Conferencia de Madrid, presidida por el general Gómez-Jordana, sobre cuya imagen aparece la del capitán de corbeta Enrique Pérez Fernández-Chao. (Cortesía de la familia Pérez Linos)

ese momento su presidente interino, inter-cambió notas con el embajador de Francia en Madrid y acordaron celebrar en la capital española una conferencia a la que asistirían dos representantes de cada nación, con presencia de «peritos militares y navales... en el plazo más breve posible».

La delegación francesa estuvo compuesta por el embajador Peretti de la Rocca, ministro plenipotenciario, y Sorbier de Pougaderesse; peritos: Perrier, el comandante Coutard y los oficiales de Marina Dillard y St. Maurice. La española, por el general Gómez-Jordana y el embajador Aguirre de Cárcer; peritos: el secretario de la embajada Sangroniz, el

capitán de corbeta Pérez Fernández-Chao¹⁹, el comandante Seguí, el agregado militar en París y el teniente coronel de Infantería Múgica.

El tiempo invertido por esta comisión batió un récord de diligencia y en algo menos de dos meses llegó a los acuerdos siguientes:

- De vigilancia marítima de las costas de Marruecos (22 de junio de 1925).
- De colaboración para la vigilancia de fronteras terrestres y la represión de manejos sospechosos (8 de julio de 1925).
- De proposiciones conjuntas que se dirigirían a las cabilas rifeñas y yebalas, a las

19. Uno de los fundadores y primer profesor de Estrategia de la Escuela de Guerra Naval.



General Francisco Gómez-Jordana Sousa.
(Fuente: www.wikipedia.org)

cuales se concedería un régimen de administración autónoma (11 de julio de 1925).

- De protección de Tánger (21 de julio de 1925).
 - De cooperación militar eventual contra las tribus rifeñas y yebalas (25 de julio de 1925).
- De límites de las dos zonas de influencia (25 de julio de 1925).

El 25 de julio, el marqués de Estella escribía al embajador de Francia y, en virtud del acuerdo quinto, le expresaba que «... el Gobierno de S. M. tiene interés en precisar que no entra en sus planes otra acción de cooperación militar más que un desembarco en la bahía de Alhucemas...». Y continuaba con las acciones ofensivas precisas por ambas

partes para llevarlo a cabo. El mismo día, el embajador de la República contestaba: « ...J'ai l'honneur de faire savoir à V. E. que mon Gouvernement est d'accord à ce sujet avec le Gouvernement de S. M. ».

Mientras se desarrollaban en Madrid las reuniones, el 28 de junio de 1925 se entrevistaron Primo de Rivera y Pétain con gran pompa en Tetuán (de ahí la interinidad en la presidencia del Directorio del general Gómez-Jordana) para dar visibilidad y enseñar a los cabileños que la cosa iba en serio; expuesto al segundo el plan de desembarco en Alhucemas, los miedos a un nuevo Gallipoli se compensaron con las noticias del derrumbamiento francés del Uarga, y el general Pétain ofreció fuerzas navales y áreas para combinar con las españolas, pasando de los res-

quemores iniciales a las urgencias para la ejecución y saliendo él mismo para Francia a bordo del crucero *Strasburgo*, en el cual había llegado a Ceuta procedente de Casablanca para informar a su Gobierno; de ahí también la facilidad para alcanzar los acuerdos de Madrid.

A partir de la visita del mariscal Pétain, se colaboró militarmente en las operaciones de Lucus, dirigidas por los generales Freydemberg y Riquelme, que tuvieron completo éxito y demostraron a los marroquíes la falsedad de las afirmaciones de Abd el-Krim, el cual repetía con vehemencia que dicha colaboración jamás tendría efecto.

Alcazarseguer: uno de los «ensayos»

En la madrugada del 30 de marzo de 1925, una fuerza mixta de legionarios y regulares indígenas, bajo el mando del coronel Francisco Franco, ocupó el puerto de Alcazarseguer; se trataba de un ensayo (no en el sentido como lo conocemos hoy en día, que sirve sobre todo para comprobar las disposiciones de las cargas a desembarcar) de la operación anfibia que vendría a continuación.

Consecuencia del estudio de las operaciones en los Dardanelos y de las lecciones aprendidas en ésta de Alcazarseguer, cuando llegó la hora de planear el desembarco se decidió que el embarque de las tropas y sus aprovisionamientos se ejecutase en orden inverso al de su prevista utilización, para lo cual «... efectuase la carga y embarque en los transportes ajustándose a...»²⁰ (y sigue la definición de los seis puntos a los que debía ajustarse el planeamiento de la carga).

Además, fruto de esta exitosa operación de Alcazarseguer, las tropas que preparaban lo de Alhucemas hicieron frecuentes ejercicios de adiestramiento a bordo de las *K* durante el verano de 1925; las de Melilla desembarcando en Yazamen, y las de Ceuta en las playas de Menz y Negrón de Río Martín, lo que contribuyó a que «... las 26 *K*, llegado el momento del desembarco, abordarán la playa con gran decisión y habilidad»²¹.

Último aviso a Abd el-Krim

Gómez-Jordana Jr. obtuvo permiso para atraerse a Abd el-Krim brindándole la paz, el cual reaccionó bombardeando, a las 17:00 del 20 de julio de 1925, el peñón de Alhucemas; el coronel Monasterio, su comandante militar, cayó muerto en este ataque. Al día siguiente, Sanjurjo reconoció la futura zona de operaciones, comprobando la existencia de diversas fortificaciones; el hidroavión que utilizó amarró cerca del *Alfonso XIII*, a cuyo comandante ordenó bombardear el campo enemigo. A tal efecto, los días 22 y 23 el acorazado entró en la bahía de Alhucemas, desmontó varias piezas enemigas y sufrió impactos a bordo que incluso hirieron a su comandante. Este aviso alzaba el telón de la función de Alhucemas.

Último intento disuasorio de Abd el-Krim: Kudia Tahar (3 de septiembre de 1925)

El día D - 5, con impecable sentido estratégico, Abd el-Krim envía hacia Tetuán a gran parte de sus rifeños para tratar de desorganizar a las fuerzas que practicarían el desembarco y, en definitiva, abortarlo.

Para ello, monta un frente de ataque en la línea española Ben Karrich-Gorgues. Primo de Rivera, imperturbable, da orden al general Souza de que resuelva la situación con las escasas fuerzas disponibles. Éste había quedado al mando de la circunscripción Ceuta-Tetuán al comenzar el embarque de la brigada Saro. Y Souza, «teniendo orden de

20. Servicio Histórico Militar: *op. cit.*, pp. 42-43.

21. *Ibidem*, p. 55.

no abandonar su puesto a toda costa...», lo hizo con gran éxito y a pesar del masivo ataque de morteros y artillería sufridos por la posición de Kudia Tahar. A ello cooperó el auxilio llegado desde Tetuán, compuesto por:

- Las columnas de los coroneles Fanjul y Porteguer.
- El tabor de Regulares del comandante Romagosa.
- Dos banderas del Tercio del coronel Balmes enviadas en los barcos que estaban ya frente a Alhucemas.

El día 13 (D + 5) quedó restaurada la situación cuando el segundo escalón de tropas (la bri-

gada Melilla de Pérez Fernández-Chao) desembarcaba en la cabeza de playa del Morro Nuevo.

Y con esta intersección entre los antecedentes y lo ejecutado, ponemos fin a este artículo, en el que hemos querido resaltar las grandes dificultades, políticas y militares, que se experimentaron entre 1911 y 1925. Con el ansiado desembarco «pacificador» de Alhucemas el 8 de septiembre de 1925, España contribuiría decisivamente a preservar la integridad del Imperio marroquí, salvándolo de las ambiciones separatistas de Abd el-Krim.

BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

- Aláez Rodríguez, Octavio: «La lección logística de Alhucemas». *Revista general de Marina*, Madrid, diciembre 1972.
- Blanco Núñez, José María: «El desembarco de Alhucemas», en *Historia Militar de España*. Tomo V (coord. por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada). Madrid, 2017.
- De Bordejé y Morencos, Fernando: *Vicisitudes de una Política Naval*. Madrid, 1978.
- Cerezo Martínez, Ricardo: *Armada Española, siglo XX*. Tomo I. Madrid 1983.
- Gamundi Insua, Abel, y Álvarez-Maldonado, Ricardo: *Las Operaciones Anfíbias*. Madrid, 1994.
- Goded Llopis, Manuel: *Marruecos, las etapas de la pacificación*. Madrid, 1932.
- López Rienda, Rafael: *Del Uarga a Alhucemas*. Madrid, 1925.

Ejercicio de desembarco anfibio en las playas de Rota, con
motivo de las maniobras FLOTEX 22.
Foto: Moises Sanz Peñalosa.



BUQUES, MEDIOS AÉREOS Y ARMAMENTO EMPLEADOS POR LA ARMADA EN EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS

Introducción

Sí hay algo que caracterizó a esta importantísima operación de desembarco de entreguerras, fue el empleo, por primera vez, de medios navales, aéreos y terrestres de forma coordinada.

Además, y en lo que respecta a nuestra Armada, se puede afirmar que en esta operación se desplegó la gran mayoría de su potencial¹, tal y como tendrá la oportunidad de comprobar el lector en las páginas que siguen, en las que vamos a describir con el mayor detalle posible los buques, medios aéreos y armamento que se emplearon en la empresa.

Fuerza a flote

Como decíamos, para el desembarco se movilizó a la «flor y nata» de nuestra Flota. Por un lado, se destacó a los buques que formaban parte de la denominada Escuadra de Instrucción² —acorazados *Alfonso XIII* (buque insignia del vicealmirante Francisco Yolí Morgado) y *Jaime I*, cruceros *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo* y destructores *Alsedo* y *Velasco*—; y por otro, se alistó a todos los que se integraban en ese momento en las denominadas Fuerzas Navales del Norte de África³: cruceros *Reina Victoria Eugenia* (insignia del contralmirante Guerra) y *Extremadura*; cañoneros *Cánovas del Castillo*, *Canalejas*, *Dato*, *Laya*, *Lauria* y *Recalde*; guardacostas *Uad Mulu-ya*, *Uad Ras*, *Uad Lucus*, *Uad Martin*, *Uad*

1. Comentar que los únicos buques principales de combate que no participaron fueron: el destructor *Lazaga*, por no estar listó aún para prestar servicio; los cruceros *Reina Regente* (a punto de causar baja en la Lista Oficial de Buques, LOBA), *Cataluña* y *Princesa de Asturias* (este último se encontraba carenando). Por estar ya obsoletos, tampoco participarían los guardapescas *Dorado*, *Delfín* y *Gaviota* y, como era lógico por las características de la operación, ni los submarinos ni el resto de los torpederos.

2. Nacida por Real Decreto de 1876 y con el fin de procurar que las dotaciones de los buques principales estuvieran debidamente adiestradas bajo una férrea disciplina, en ella se integraba el núcleo principal operativo de los buques de combate. Esta denominación se prolongó hasta la promulgación del Real Decreto de 20 de octubre de 1927, que en su artículo 1. a) especificaba que oficialmente se quedara en «Escuadra» a secas.

3. Se creó en virtud del Real Decreto de 22 de marzo de 1924 por el que se dispuso que todas las fuerzas navales que operaran en África se denominarían de esta manera. La norma además señaló que estarían bajo el mando de un contralmirante con todas las facultades que las Ordenanzas conferían al comandante general de la escuadra o división, debiendo estar a las órdenes directas del Estado Mayor Central.

Alejandro ANCA ALAMILLO Marinero reservista voluntario honorífico

Kert, Uad Targa, Arcila, Xauen Larache, Alcázar y Tetuán; guardapescas cabo de 1.ª Garciolo, Marinero Jarana, Marinero Cante, Maquinista Macías, Condestable Zaragoza, Contramaestre Castelló y Torpedista Hernández; torpederos Números 1, 11, 17 y 22; remolcadores Cíclope, Ferrolano, Gaditano y Cartagenero; aljibes: África y E y transporte Almirante Lobo.

También se contó con el concurso de la denominada Estación Transportable de Aeronáutica (*Dédalo*), con el carbonero *Contramaestre Casado* y las recién adquiridas 26 barcasas de la clase *K* que, como es fácil deducir, eran en realidad las verdaderas protagonistas de la operación.

Todas estas unidades (70 en total, cuyas dotaciones sumaban casi 6.000 hombres) las hemos agrupado en cinco categorías, que corresponden a las misiones que les tocaron desempeñar; a saber: bombardeo, escolta, logística, desembarco y auxiliares.

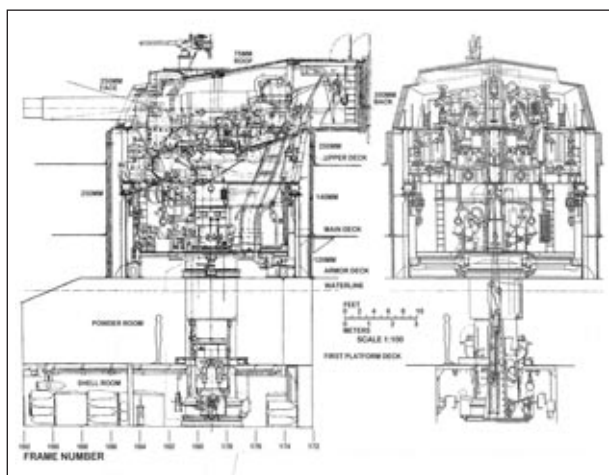
Torre de artillería en los acorazados clase *España*. (Colección del autor)

Bombarderos

Estos buques, genuinamente de combate, tenían como principales misiones la cobertura artillera de la operación y la de iluminar durante las horas nocturnas las posiciones enemigas gracias a sus potentes proyectores.

—Acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I*: aunque algo desfasados respecto a los de su clase en servicio en las principales potencias marítimas de la época, eran los buques de mayor «pegada» de los que disponía nuestra Marina.

De 139,88 metros de eslora, 24,01 de manga, 12,80 de puntal y 8,37 de calado, desplazaban





Impactos en el acorazado *Alfonso XIII*. (Colección de Lino Pazos)

15.700 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por cuatro turbinas Parsons de 20.000 caballos de potencia, que movían cuatro hélices que les impulsaban a 20,5 nudos de velocidad máxima. Tenían una autonomía de 7.500 millas a 10 nudos gracias a que su capacidad de almacenar combustible sólido llegaba a las 1.850 toneladas. Su dotación la integraban 850 hombres.

Su artillería principal⁴ estaba compuesta por ocho cañones de la patente Vickers de 305 mm, de 50 calibres Mod. 1909 Marca H (Mk XII), instalados en cuatro torres pareles situadas a proa, popa y a cada banda. Disparaban un proyectil de 385,6 kilos de peso con una velocidad inicial de 894 m/s y un

alcance de 21.500 metros. Además, portaban otros veinte Vickers de 101,6 mm de 50 calibres Marca E situados en casamatas, de las cuales cuatro tenían tres y el resto tan sólo dos. Disparaban un proyectil de 14,06 kilos de peso con una velocidad inicial de 914 m/s y un alcance de 9.000 metros.

Cada buque contaba con dos proyectores Siemens Schuckert de 75 cm de diámetro situados en ambos palos, y otros dos Sperry de 90 en el puente.

—Crucero *Reina Victoria Eugenia*: nacido del programa naval del almirante Miranda, este buque del tipo *Scout*, e inspirado en la clase *Birmingham* pero con una chimenea menos,

4. También disponían de dos cañones de 47 mm encima de cada torre de proa y popa, dos ametralladoras Vickers de siete milímetros y dos cañones de 75 mm de desembarco.



Crucero *Reina Victoria Eugenia* en el puerto de Pasajes. (Fuente: www.wikipedia.org)

era el tercero más moderno que participaría en la operación.

De 140,82 metros de eslora, 15,24 de manga, 7,82 de puntal y 5,62 de calado, desplazaba 6.454 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por dos juegos de turbinas Parsons de 25.500 caballos de potencia que movían dos hélices que le impulsaban a 25,5 nudos de velocidad máxima. Tenía una autonomía de 4.500 millas a 13 nudos gracias a que su capacidad de almacenar combustible sólido y líquido llegaba en conjunto a las 1.300 toneladas. Su dotación la integraban 404 hombres.

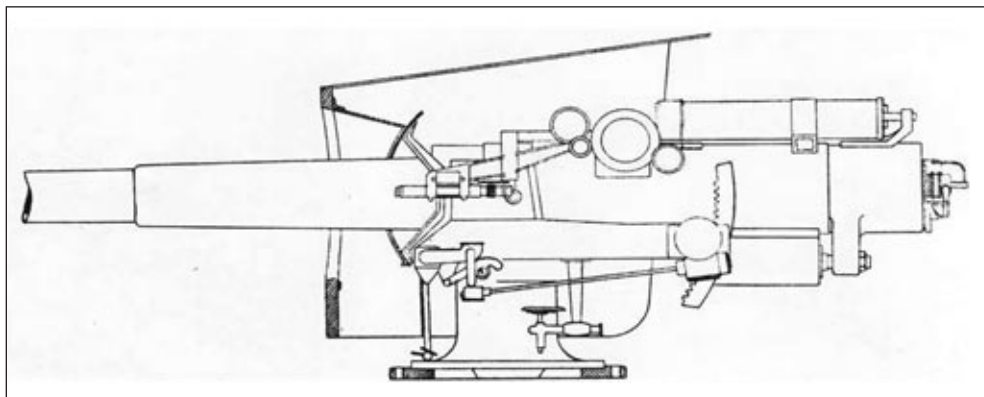
Su artillería principal⁵ estaba compuesta por nueve cañones Vickers de 152,4 mm de 50 calibres Mod. 1913 Marca U, emplazados en

montajes sencillos. Disparaban un proyectil de 45,36 kilos de peso con una velocidad inicial de 900 m/s y un alcance de 14.000 metros. También contaba con cuatro cañones antiaéreos Vickers de 76 milímetros. Disponía de cuatro proyectores: dos de 90 cm y otros dos de 60.

—Cruceros *Méndez Nuñez* y *Blas de Lezo*: inspirados en clase *C* británica, eran algo más veloces que el *Reina Victoria Eugenia* y habían sido entregados a la Armada pocos meses antes.

De 140,82 metros de eslora, 14,02 de manga, 7,22 de puntal y 4,42 de calado, desplazaban 4.725 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por cuatro turbinas Parsons de 45.000 caballos de potencia, que

5. Además llevaban cuatro ametralladoras de siete milímetros, cuatro tubos lanzatorpedos de 533 mm y una pieza de desembarco de 76,2 milímetros.



Cañón Vickers de 152,4 mm. (Colección del autor)

movían cuatro hélices que los impulsaban a 29 nudos de velocidad máxima. Tenían una autonomía de 5.000 millas a 15 nudos gracias a que su capacidad de almacenar combustible sólido y líquido llegaba a las 1.279 toneladas. Su dotación la integraban 320 hombres.

Su artillería principal⁶ estaba compuesta por seis cañones Vickers de 152,4 mm de 50 calibres Mod. 1913 Marca U emplazados en montajes simples, uno a proa, dos a cada banda delante de la primera chimenea y tres a popa con la misma disposición. Disparaban un proyectil de 45,36 kilos de peso con una velocidad inicial de 900 m/s y un alcance de 14.000 metros. Montaban además cuatro cañones antiaéreos Vickers de 47 mm y 50 calibres situados en ambas bandas entre las tres chimeneas. Al igual que el anterior, disponían de cuatro proyectores, dos de 90 cm y dos de 60.

—Crucero *Extremadura*: anticuado casi de nacimiento y por lo tanto de limitadas capa-

cidades para el combate moderno, este buque sería sin duda el «convidado de piedra» de la operación.

De 88 metros de eslora, 11,04 de manga, 6,55 de puntal y 4,97 de calado, desplazaba 2.134 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por dos máquinas de triple expansión que le proporcionaban 7.800 caballos de potencia, capaces de mover dos hélices que lo impulsaban a 19 nudos de velocidad máxima. Tenía una autonomía de 4.320 millas a velocidad económica gracias a que su capacidad de almacenar combustible sólido llegaba a las 432 toneladas. Su dotación la integraban 264 hombres.

Su artillería principal⁷ estaba compuesta por ocho cañones Vickers de 101,6 mm de 50 calibres Marca A, instalados dos en la toldilla a popa a estribor y a babor, dos en cubierta a estribor y dos en el castillo a babor y estribor. Disparaba un proyectil de 14 kilos de peso con una velocidad inicial de 884 m/s y un

6. Ídem.

7. También portaban cuatro ametralladoras Maxim de 37 milímetros.

alcance de 11.000 metros. Llevaba también cuatro cañones Nordenfelt de 57 mm, situados dos en cubierta a proa y dos en cubierta a popa, que disparaban un proyectil de 4,67 kilos de peso con una velocidad inicial de 570 m/s y un alcance de 3.389 metros. El buque disponía de dos proyectores de 60 centímetros situados en el puente.

—Destrucciones *Alsedo* y *Velasco*: de finas y elegantes líneas inspiradas en sus coetáneos ingleses de la clase *Lightfoot*, podríamos decir con propiedad que fueron los primeros destructores modernos de los que dispuso la Armada.

De 85,07 metros de eslora, 8,23 de manga, 5,18 de puntal y 3,32 de calado, desplazaban 1.337 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por dos turbinas Parsons que les proporcionaban de 33.000 caballos de potencia, capaces de mover dos

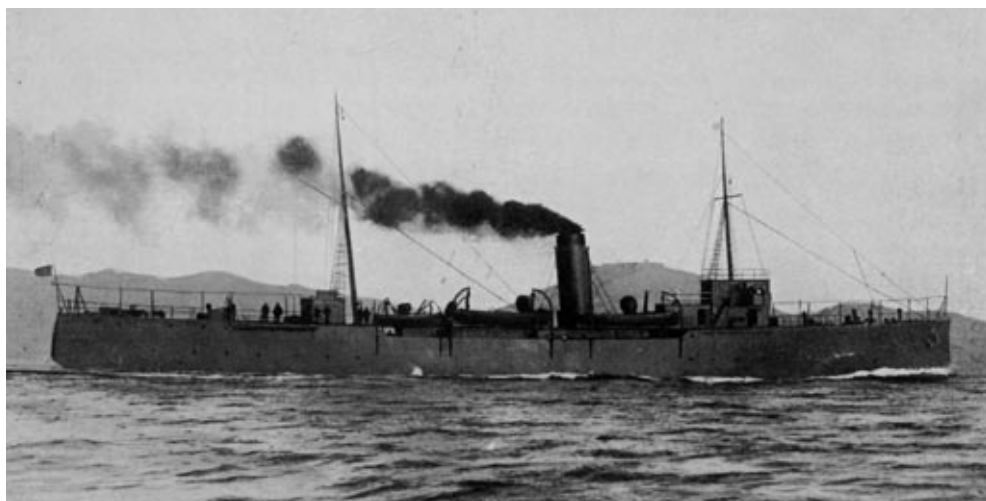
hélices que les impulsaban a 34 nudos de velocidad máxima. Tenían una autonomía de 3.200 millas a 15 nudos de velocidad gracias a que su capacidad de almacenar combustible líquido llegaba a las 272 toneladas. Su dotación la integraban 86 hombres. Su artillería principal⁸ estaba compuesta por tres cañones Vickers de 101,6 mm y 40 calibres Marca LA (Mk V), situados uno en el castillo, otro en el combés —entre la segunda y tercera chimeneas— y el tercero a popa en la toldilla. Disparaban un proyectil de 14 kilos de peso con una velocidad inicial de 823 m/s y un alcance de 9.000 metros. Contaban además con dos cañones Vickers antiaéreos de 47 mm y 50 calibres situados sobre cubierta a crujía, en la popa de las chimeneas. Disparaban un proyectil de 1,49 kilos de peso con alcance de 7.300 metros.

Estos buques disponían de dos proyectores 50 cm situados en el puente y en una plataforma en el centro del buque.

Destructor *Velasco*. (Fuentes abiertas)



8. También disponía de cuatro tubos lanzatorpedos de 533 milímetros.



Cañonero Cánovas del Castillo. (Fuente: www.wikipedia.org)

—Cañoneros *Laya*, *Recalde* y *Lauria*: concebidos para servir en aguas del Protectorado, habían sido construidos hacía más de una década.

De 65,45 metros de eslora, 9,16 de manga, 4,57 de puntal y 2,90 de calado, desplazaban 811 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por una máquina vertical de triple expansión que les proporcionaba 1.200 caballos de potencia, capaces de mover dos hélices que les impulsaban a 13,5 nudos de velocidad máxima. Tenían una autonomía de 3.000 millas a 10 nudos de velocidad gracias a que su capacidad de almacenar combustible sólido llegaba a las 160 toneladas. Su dotación la integraban 130 hombres.

Su artillería principal⁹ estaba compuesta por cuatro cañones Vickers de 76,2 mm y 50 calibres Mod. 1908, instalados dos en la toldilla

a babor y a estribor y otros dos en el castillo, también por ambas bandas.

—Cañoneros *Canalejas*, *Dato* y *Cánovas del Castillo*: relevo «natural» de los anteriormente descritos, y dotados de mayores capacidades, fueron unos barcos fiables, como lo demuestra el hecho de que permanecieron en activo más de cinco lustros.

De 77,30 metros de eslora, 10,23 de manga, 5,45 de puntal y 4,50 de calado, desplazaban 1.335 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por dos máquinas de triple expansión que les proporcionaban 1.700 caballos de potencia, capaces de mover dos hélices que les impulsaban a 15 nudos de velocidad máxima. Tenían una autonomía de 6.500 millas a 10,5 nudos de velocidad gracias a que su capacidad de almacenar combustible sólido llegaba a las 324 toneladas. Su dotación la integraban 140 hombres.

9. También disponían de dos ametralladoras Vickers de siete milímetros.

Su artillería principal¹⁰ estaba compuesta por cuatro cañones Vickers de 101,6 mm y 40 calibres Marca K (Mk IV), situados dos en el castillo de proa por ambas bandas y los otros dos a popa, uno detrás de otro. Disparaban un proyectil de 14 kilos de peso con una velocidad inicial de 701 m/s y un alcance de 9.000 metros. Además, montaban dos cañones antiaéreos de 47 mm y 50 calibres.

Escoltas

Con el fin de dar la debida protección a los buques que remolcaban a las barcasas K en aguas más someras, se emplearon los guardacostas y guardapescas. Éstas eran sus características técnicas:

—Guardacostas clase *Castle* (*Uad Muluya, Uad Ras, Uad Lucas, Uad Martin, Uad Kert y Uad Targa*): adquiridos en Inglaterra en 1922 para servir en aguas marroquíes, tenían 37,80 metros de eslora, 7,20 de manga y 4,80 de calado y desplazaban 649 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por una máquina de 550 caballos de potencia, que movía un único eje que los impulsaba a 10,5 nudos de velocidad máxima. Tenían una autonomía de 3.740 millas gracias a que su capacidad de almacenar combustible sólido llegaba a las 140 toneladas. Su dotación la integraban 39 hombres.

Por otra parte, su armamento se limitaba a uno o dos cañones Vickers de 76,2 milímetros.

—Guardacostas clase *Mersey* (*Arcila y Xauen*): al igual que los anteriores, fueron ad-

quiridos en Inglaterra el mismo año para emplearlos para idéntico fin. Sus características técnicas eran 44 metros de eslora, 7,20 de manga y 4,82 de calado y desplazaban 593 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por una máquina de triple expansión de 500 caballos de potencia que movía un único eje que lo impulsaba a 10,5 nudos de velocidad máxima. Tenían una autonomía de 3.100 millas gracias a que su capacidad de almacenar combustible sólido llegaba a las 200 toneladas. Su dotación estaba integrada por 39 hombres.

Su armamento se limitaba a dos cañones Vickers de 76,2 milímetros.

—Guardacostas clase *Alcázar* (*Alcázar, Larache y Tetuán*): comprados en Francia para servir en aguas del Protectorado, tenían 41 metros de eslora, 7,30 de manga y 3,20 de calado, desplazaban entre 370 a 465 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por una máquina de triple expansión de 425 caballos de potencia que movía un único eje que los impulsaba a 10,5 nudos de velocidad máxima. Tenían una autonomía de 3.000 millas gracias a que su capacidad de almacenar combustible sólido llegaba a las 80 toneladas.

Su armamento se limitaba a un cañón Vickers o Armstrong de 76,2 milímetros.

—Guardapescas clase *Condestable Zaragoza* (*cabo de 1.º Garciolo, Marinero Jarana, Marinero Cante, Maquinista Macías, Condestable Zaragoza, Contramaestre Castelló y*

10. Ídem.

Torpedista Hernández): fueron comprados en Francia para cumplir con lo dispuesto por el Real Decreto de 6 de mayo de 1924 con el fin de reforzar la vigilancia en nuestras aguas litorales.

De 24,50 metros de eslora, seis de manga y 2,73 de calado, desplazaban 150 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por una máquina de 300 caballos de potencia que movía un único eje que los impulsaba a 11 nudos de velocidad máxima. Tenían una autonomía de 2.000 millas y su dotación estaba integrada por 11 hombres. Su armamento se limitaba a un cañón Nordenfelt de 42 milímetros.

Logísticos

—Estación Transportable de Aeronáutica *Dédalo*: este engendro flotante¹¹, fruto de la transformación de un mercante, fue habilitado para transportar los medios aéreos de los que disponía la Armada en aquel momento: hidroaviones, globos y dirigibles.

De 127,40 metros de eslora, 16,75 de manga, 9,55 de puntal y 7,40 de calado, desplazaba 9.900 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por una máquina Schlick de 3.500 caballos de potencia, que movía un único eje que lo impulsaba a 10 nudos de velocidad máxima. Tenía una autonomía de 3.000 millas

a seis nudos gracias a que su capacidad de almacenar combustible sólido llegaba a las 965 toneladas. Su dotación la integraban 398 hombres.

Su armamento se limitaba a dos cañones Krupp de 105 mm, que disparaban un proyectil de 17,75 kilos de peso con una velocidad inicial de 600 m/s y un alcance de 10.000 metros, y otros dos Nordenfelt de 57 mm, que lanzaban un proyectil de 4,67 kilos de peso con una velocidad inicial de 570 m/s y un alcance de 3.389 metros.

—Transporte *Almirante Lobo*: este buque, construido en Escocia¹² y dado de alta en 1909, era el único que tenía nuestra Marina para el transporte de municiones. Fue el encargado, por tanto, de proporcionar los proyectiles de todos los calibres que necesitaban los buques, las bombas de aviación y los cartuchos de fusil para la tropa.

De 79,09 metros de eslora, 11,58 de manga y 4,32 de calado, desplazaba 2.545 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por dos máquinas de 1.170 caballos de potencia, que movían un único eje que lo impulsaba a casi 12 nudos de velocidad máxima. Tenía una autonomía de 4.540 millas a 10 nudos gracias a que su capacidad de almacenar combustible sólido llegaba a las 289 toneladas. Su dotación la integraban 70 hombres.

11. En mi juventud, cuando empecé a interesarme por la historia naval, recuerdo la sorpresa e impresión que me causó la primera foto que vi de él, abarrotado de aparatos que no sólo ocupaban toda su cubierta, sino que sus alas sobresalían de ella. La imagen tenía la leyenda: «Portaaviones *Dédalo*», lo que me desconcertó, pues aunque literalmente era así, estaba muy alejado del concepto que de este tipo de buque tenía interiorizado.

12. En virtud del Real Decreto de 10 de abril de 1908, se adjudicó la construcción de un «buque de vapor con destino al servicio de la Marina» al astillero escocés Scout of Kinghorn Ltd., por 995.000 pesetas. Era mucho mayor que el *E*.

Su armamento se limitaba a dos cañones Nordenfolt de 42 milímetros.

—Carbonero *Contramaestre Casado*: adquirido en Inglaterra cuatro años antes, fue el encargado de suministrar, a partir del 15 de septiembre, fecha de su arribada al teatro de operaciones, el combustible sólido que los buques necesitaban.

De 101,26 metros de eslora, 14,07 de manga y 7,64 de calado, desplazaba 7.000 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por una máquina de triple expansión de 1.950 caballos de potencia, que movía un único eje que lo impulsaba a 10,5 nudos de velocidad máxima. Tenía capacidad de almacenamiento de combustible sólido de 826 toneladas. Su dotación la integraban 107 hombres. Carecía de armamento.

—Aljibes *África*¹³ y *E*: finalizamos con el apunte de estos aljibes que, incorporados a la Armada exprofeso para participar en la operación, prestaron relevantes servicios propios de su tipo a las tropas de desembarco, que de otra manera hubieran tenido grandes dificultades para el acceso al agua sobre el terreno, por lo que gracias sus mangueras el problema

de abastecimiento del líquido elemento quedaría en gran parte resuelto.

Notará el lector que no hemos reseñado ningún buque-hospital. La razón es que la Armada carecía de barcos de este tipo y, aunque se pensó habilitar como tal al transporte *Núm. 4* propiedad del Estado¹⁴, finalmente esta función la desempeñaron los buques de la Compañía Trasmediterránea¹⁵.

Desembarco (*barcazas K*)

Estas fuerzas las representaban en exclusiva las lanchas de desembarco *K*¹⁶, que fueron compradas de «segunda mano»¹⁷ a Gran Bretaña en dos fases: la primera, desde la *K-1* a la *K-10* en Gibraltar en 1921, mientras que el resto al parecer vinieron procedentes de la isla entre 1924 y 1925. Contaban con características revolucionarias para su época: casco plano, rampa, capacidad para transportar tropa y suministros (hasta 150 t) a la vez y un calado reducido, lo que facilitaba su operatividad muy cerca de la orilla.

Con ligera protección blindada, su estática era la siguiente: 32,18 metros de eslora, 6,40 de manga máxima, 2,45 de puntal y 2,31 de

13. El *África* fue adquirido en Ámsterdam y se le daría de alta en la LOBA el 15 de mayo de 1925.

14. La Armada nombraría una comisión con la misión de proyectar un buque hospital «en armonía con nuestras necesidades derivadas de la Campaña de Marruecos y dentro de ciertas disponibilidades económicas». De esta manera, los dos médicos y el coronel de ingenieros que la integraban eligieron al *España* núm. 4 para habilitarlo como tal. Se estimó que para que pudiera acoger 250 camas se hubieran necesitado 40 días de obras y 1.200.000 pesetas, cosa que finalmente se desestimó.

15. En el artículo 73 del contrato suscrito el 11 de abril de 1921, se la obligaba a prestar al Estado los servicios extraordinarios auxiliares que la marina militar requiriera.

16. Se conocían así porque era la letra que llevaban pintada en la amura que, junto al número, las identificaba.

17. Habían sido empleadas por los británicos en su fallido desembarco sobre Gallipoli en 1915. Diseñadas por el ingeniero naval Walter Pollock fueron conocidas con el mote de «cucarachas negras» y de manera oficial como clase *X-lighter*.



Las barcasas K en acción. (Colección del autor)

calado, teniendo un desplazamiento estándar de 137 toneladas gracias a un pequeño motor Bolinder¹⁸ de 60 caballos, que les permitía recorrer lentamente el último tramo final hasta su varada. Su dotación estaba integrada por 15 hombres. Aunque carecían de armamento, su panzuda robustez era lo que más llamaba la atención. De hecho, sorprende la cantidad de años que estuvieron en servicio en nuestra Marina, llegando, las más longevas¹⁹, a la década de los sesenta del siglo pasado.

Unidades auxiliares (torpederos Números 1, 11, 17 y 22; remolcadores Cíclope, Ferrolano, Gaditano y Cartagenero)

Este heterogéneo conjunto de unidades desarrolló las misiones propias de su clase, como las de enlace, remolque (tanto de las

barcasas K como la del resto de buques) y transporte de tropas y material.

En lo que respecta a los torpederos, contruidos todos ellos en Cartagena entre los años 1911 y 1916, sus principales características eran las siguientes: de 52,25 metros de eslora, cinco de manga y 1,47 de calado, desplazaban 180 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por juegos de turbinas Parsons que desarrollaban 3.700 caballos de potencia, que movían dos ejes que los impulsaban a 26 nudos de velocidad máxima. Gracias a que podían almacenar 33 toneladas de combustible sólido, su autonomía alcanzaba las 1.000 millas a 18 nudos. Su dotación la integraban 31 hombres. Su armamento artillero se componía de tres cañones Vickers de 47 mm de 50 calibres Mod. 1908, situados uno a popa y dos a proa a cada banda.

18. La mayoría de ellas llevaban el motor de esta patente, si bien también había algunas con motores Skandia, Avance o Campbell, que ofrecían una potencia entre los 40 y 92 caballos.

19. La K-15 se dio de baja en la LOBA el 24 de marzo de 1961, mientras que la K-19 lo hizo el 12 de abril de 1962.

En cuanto a los remolcadores, participarían en la operación los más modernos y de mayor porte de los que disponía la Armada.

Empezaremos por reseñar al *Cíclope*, ya que era el más grande y potente de todos²⁰. Construido por la firma Ferguson Bros Ltd. en su astillero de Port Glasgow, se le había dado de alta el 7 de diciembre de 1921.

De 43,50 metros de eslora, 8,84 de manga y 4,50 de calado, desplazaba 810 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por una máquina alternativa de 1.200 caballos de potencia, que movía un único eje que lo impulsaba a 12 nudos de velocidad máxima. Gracias a que poseía una capacidad de almacenamiento de combustible sólido de 245 toneladas, tenía una autonomía de 13 días de navegación. Su dotación la integraban 36 hombres. Su armamento se limitaba a un cañón Nordenfelt de 57 milímetros.

Respecto a los denominados *Ferrolano*, *Gaditano* y *Cartagenero*, habían sido construidos por la firma Lytham Shipbuilding and Engineering Co. Ltd., en Lytham (Inglaterra), y fueron también dados de alta en diciembre de 1921.

De 25,46 metros de eslora, 6,55 de manga y 3,50 de puntal, desplazaban 300 toneladas a plena carga. Su planta motriz estaba constituida por una máquina Compound de 430 caballos de potencia, que movía un único eje que lo impulsa-

ba a 10 nudos de velocidad máxima. Su dotación la integraban 18 hombres. Su armamento se limitaba a un cañón Nordenfelt de 57 milímetros.

Medios Aéreos

Para la ocasión, la Aeronáutica Naval movilizaría un total de 24 hidroaviones y un globo cautivo cuya misión era el reconocimiento y bombardeo de las posiciones enemigas.

De aquéllos, el *Dédalo* embarcaba un total de 18 unidades: una escuadrilla de *Savoia 16 bis*, otra de *Macchi M.18* y una última de *Supermarine*, además del globo SCA²¹.

En la base de la mar Chica se destacó una escuadrilla de *Macchi M.24* que, procedentes de Barcelona, eran los aparatos más modernos²² de los que disponía en aquel momento la Armada.

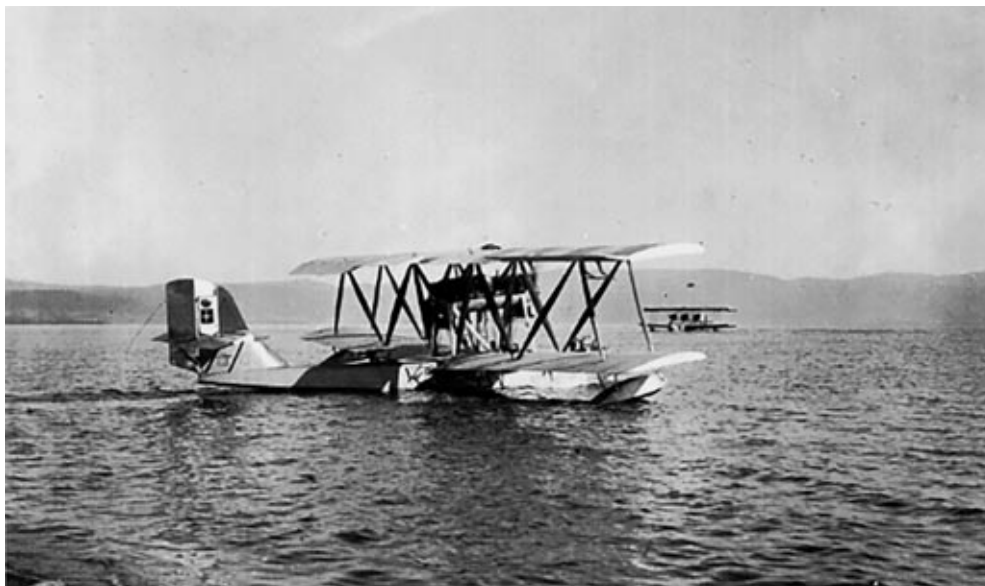
—Los *Savoia 16 bis* eran hidroaviones de reconocimiento, exploración y pequeño bombardeo y tenían las siguientes características: 15,50 metros de envergadura, 10 de longitud y 3,60 de altura; 2.500 kg a plena carga; un motor Hispano de 300 CV; velocidad máxima de 175 km/h; radio de acción de 1.000 km, y techo de 3.120 metros. Como armamento llevaban una ametralladora de 7,7 mm y podían instalar dos bombas.

—Los *Supermarine* eran hidroaviones de bombardeo, con 14,02 metros de envergadura,

20. De hecho, el día 21 de noviembre de 1923 se le llegó a reclasificar como cañonero de 2.ª clase.

21. Estas siglas hacen referencia a su casa constructora: Stabilimento di Costruzione Aeronautiche di Roma.

22. Adquiridos a finales de abril de 1925.



Macchi M.24. (Fuente: www.flickr.com)

reduciéndose con las alas plegadas a 3,33; peso a plena carga: 2.675 kg; un motor Rolls Royce de 360 CV; velocidad máxima de 142 km/h y de 125 a plena carga. Su radio de acción era de tres horas y media o 300 km, con un techo de 2.200 metros. Su carga máxima era de 453 kg.

Como armamento, montaban una ametralladora y podían llevar cuatro bombas de 100 kg o dieciséis Cooper de nueve, dos de 50 kg y otras dos de 104.

—Los *Macchi M.24* también eran hidroaviones bombarderos y tenían las siguientes características: 22 metros de envergadura y 4,65 de altura. Pesos: en vacío 2.970 kg, total 4.515. Dos motores Lorraine-Dietrich de 400 CV; velocidad máxima: 180 km/h; radio de acción de tres horas más una hora más utilizando un depósito suplementario. Techo: 3.500 metros y carga máxima de 1.000 kg. Armamento:

dos ametralladoras Lewis; dos bombas de 50 kg y cincuenta del tipo Cooper.

—El dirigible SCA era semirrígido y tenía las siguientes características: 39,3 metros de largo, 13 de altura máxima y 8,9 de diámetro medio. Volumen: 1.520 m³. Dos motores Anzani de 40 CV cada uno. Consumo: 15 kg/hora entre gasolina y aceite. Velocidad: 60 km/h con un sólo motor; 80 km/h con los dos. Autonomía de 10 horas; techo de 3.200 metros y dotación de tres hombres.

A modo de conclusión

La actuación de nuestra Armada en la operación fue crucial y casi perfecta si tenemos en cuenta la dificultad que entrañaba que un elevado número de buques maniobrara a la vez en una reducidísima zona de operaciones, pues tan sólo se produjeron dos

pérdidas totales, un embarrancamiento, un par de colisiones entre buques y otros dos que tuvieron que ser remolcados por falta de Gobierno²³.

Además del despliegue táctico, la Armada demostró una notable capacidad de innovación logística y operativa. El uso de barcas tipo K permitió desembarcar tropas, vehículos y artillería pesada.

Por otra parte, la coordinación con la aviación y el fuego naval de cobertura facilitó el

establecimiento rápido de una cabeza de playa segura y el posterior avance de las tropas. Destacar aquí que se estima que desde las 190 bocas de fuego disponibles, se disparó un total 8.000 proyectiles contra las posiciones enemigas, de los cuales 200 salieron de los cañones de los acorazados.

Lo que para los estados mayores extranjeros quedó fuera de toda duda fue la capacidad de nuestra marina de guerra para ejecutar operaciones complejas con un alto grado de planificación y eficacia.

23. Se perdieron las barcasas K-3 y K-9; embarrancó el guardapesca *Contramaestre Castelló*; colisionaron el destructor *Velasco* con el cañonero *Recalde* y el destructor *Alsido* con el cañonero *Cánovas del Castillo*, y quedaron sin gobierno por diferentes motivos el aljibe *África* y el torpedero *Número 11*.

BIBLIOGRAFÍA

- Anca Alamillo, Alejandro: *Remolcadores lanchas remolcadoras de la Armada (1860-1940)*. Damaré Ediciones. Pontevedra, 2007.
- *Buques de la Armada Española del siglo XX*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2009.
- Blanco Núñez, José María: «El desembarco de Alhucemas». XXXIX Congreso Internacional de Historia Militar (Turín, 2013): *Operaciones conjunto combinadas*, pp. 27-50. Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2014.
- Carrasco García, Antonio; Mesa Gutiérrez, José Luis; Domínguez Llosa, Santiago: *Las imágenes del desembarco. Alhucemas 1925*. Almena. Madrid, 2000.
- García, Dionisio: «El desembarco de Alhucemas setenta y cinco años después». *Revista general de Marina*, agosto-septiembre 2000.
- Herrera González, Joaquín; Castroviejo Vicente, Cristino; Anca Alamillo, Alejandro: *La Armada española en la posguerra en imágenes. II. Los destructores (1.ª Parte)*. Edición de los autores. Madrid.
- Lacalle Alfaro, Miguel; Rubio Alfaro, Plácido: *Desembarco de Alhucemas. 8 de septiembre de 1925*. Sol-dipress, S. L. Madrid.
- De la Guardia y Pascual del Pobil, Rafael: *Crónica de la Aeronáutica Naval Española*. Editora Nacional. Madrid, 1977.
- De Mesa, José Luis: «El desembarco de Alhucemas. *Desperta Ferro*, núm. 11, septiembre de 2015.
- Mortera Pérez, Artemio: *La Artillería Naval en la Guerra Civil Española, 1936/39*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 2006.
- Vallés Sales, Alfonso: «Alhucemas: 75 años después, análisis de la primera acción conjunta de las Fuerzas Armadas» en *Boletín de Información de CESEDEN*, núm. 272 (Año 2001).
- Díez Rioja, Ramón: *El desembarco de Alhucemas. La operación definitiva del colonialismo español en Marruecos (1911-1925)*. Tesis doctoral. Universidad Autónoma de Madrid, 2019.

LA AVIACIÓN NAVAL EN EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS

Introducción

LA Aviación Naval, o Aeronáutica Naval como también se denominó en sus inicios¹, surgió a principios del siglo XX como una necesidad contemplada en los planes de la Armada para modernizar la fuerza naval después del desastre del 98² y recuperar y renovar sus capacidades para poder dar respuesta eficaz a los retos a los que se enfrentaba España, en particular el de la guerra contra las tribus rifeñas rebeldes en el Protectorado español de Marruecos o guerra del Rif. Este impulso estaba en línea con los planes de otros países, dados los avances significativos de la aviación a principios de la centuria y probados en la Primera Guerra Mundial, que pusieron en evidencia que la aviación debía ser un componente esencial de cualquier fuerza militar moderna.

Desde sus inicios en 1917³, la Aviación Naval experimentó muchas dificultades para su desarrollo, pero logró avanzar gracias al



Pedro María Cardona y Prieto.
(Museo Naval, Madrid)

esfuerzo, liderazgo y visión de figuras clave como el capitán de corbeta Pedro María Cardona quien, a pesar de las limitaciones tecnológicas y de infraestructura, supo

1. En este artículo usaremos indistintamente los términos Aviación Naval y Aeronáutica Naval.

2. Los planes de los ministros de Marina —el contralmirante Ferrándiz y posteriormente el vicealmirante Miranda— a principios del siglo XX preveían, entre otras cosas, la construcción de acorazados y cruceros y la creación del Arma Submarina y la Aviación Naval.

3. La Aeronáutica Naval fue creada por Real Decreto de 15 de septiembre de 1917, siendo ministro de Marina el vicealmirante Flórez.



orientarla hacia una capacidad operativa real plenamente integrada en la fuerza naval.

El crecimiento de la Aeronáutica Naval culminó con su participación en las distintas campañas de Marruecos, donde jugó un papel esencial en misiones de observación, reconocimiento, bombardeo y apoyo logístico. Finalmente, en el desembarco de Alhucemas en septiembre de 1925, la aviación embarcada demostró su relevancia en la proyección del poder naval en el litoral, en particular en las operaciones anfibias.

El análisis de las operaciones aeronavales en la guerra del Rif permitió entender el papel de la aviación embarcada en la guerra moderna y contribuyó al desarrollo de una doctrina aeronaval propia. En este sentido, el desembarco de Alhucemas marcó un punto de inflexión, ya que indicó el camino hacia la plena integración de la aviación embarcada en las operaciones de proyección del poder naval, dejando un legado muy importante. Por desgracia, éste se perdió tras la desaparición de la Aviación Naval y la creación en 1939 del Ejército del Aire, y sólo se recuperó con su resurgimiento a partir de 1954.

Lo que no cabe duda es que el rápido progreso de la Aviación Naval volvió a subrayar la importancia que tienen en el desarrollo e integración de nuevas e innovadoras capacidades militares el liderazgo de los cuadros de mando, la formación y entrega del personal y el sostenimiento, elementos claves de la eficacia de cualquier fuerza naval.

Contexto geopolítico y militar previo a la intervención

A comienzos del siglo XX y después de la pérdida de las colonias, España atravesaba una profunda crisis política, social y económica. El Gobierno no se ponía de acuerdo para tomar las medidas necesarias para mejorar la situación del Ejército y de la Armada, lo que, sumado a las limitaciones presupuestarias, impedía llevar a cabo la necesaria modernización de la fuerza.

Por otro lado, las tensiones en el norte de África se intensificaron a partir de 1912 después de la creación del Protectorado español de Marruecos tras la firma del Tratado de Fez, en el que España y Francia se repartieron las áreas de influencia del país, bajo soberanía del sultán. El enfrentamiento entre las tropas

españolas y las fuerzas rifeñas lideradas por Abd el-Krim se convirtió en uno de los mayores desafíos militares de la época, en especial tras el desastre de Annual de 1921. El terreno accidentado y montañoso, combinado con la resistencia feroz de las tribus rifeñas, dificultaba enormemente las operaciones terrestres y la posibilidad de su control efectivo.

En este contexto, la recién formada Aeronáutica Naval encontró su razón de ser, ya que, junto con la Aviación Militar, representó una importante ventaja estratégica que permitió realizar misiones de observación, reconocimiento y bombardeo, ofreciendo así un apoyo crucial a las fuerzas terrestres y navales. El uso de aviones y dirigibles fue esencial en un escenario en el que la rapidez y la capacidad de proporcionar información precisa marcaron la diferencia en el resultado de las operaciones.

Orígenes y evolución técnica de la Aeronáutica Naval

Los orígenes de la Aviación Naval van ligados al nacimiento de la Aviación Militar⁴, pues cuando se crea en 1917 ya existían pilotos y observadores de la Armada formados en la Escuela de Aviación de Cuatro Vientos⁵.

El Real Decreto de creación de la Aviación Naval estableció con extremo cuidado la

complementariedad y vinculación entre ésta y la Aeronáutica Militar, con un interés marcado en compartir recursos y material, a la vez que creó una escuela para la formación de personal especializado, pilotos, observadores y mecánicos, tanto oficiales como personal subalterno. Además, se consideraba fundamental contar con una capacidad propia para la construcción del material aéreo, en especial de hidroaviones, que no se producían en España.

Estas ideas, en línea con lo que estaban haciendo otras marinas europeas, no fueron bien recibidas por todos, y dentro de la propia Armada hubo críticas por, entre otras cosas, considerar que se malgastaban los escasos recursos financieros. Como ocurre siempre en los procesos de transformación e innovación, el desarrollo de la Aviación Naval tuvo que enfrentar resistencias internas y superar importantes obstáculos financieros.

La escasez de medios aéreos hizo que el decreto no se empezara a aplicar plenamente hasta el año 1920, con la creación del Negociado de la Aviación Naval⁶ en el Estado Mayor Central, la puesta en marcha de la Escuela de la Aeronáutica Naval, que se ubicó provisionalmente en Barcelona, y la adquisición del primer material.

Para liderar la Escuela se eligió al capitán de corbeta Pedro María Cardona⁷, un oficial de reconocido prestigio por su inteligencia

4. La Aviación Militar se crea por Real Orden del 2 de abril de 1910.

5. La Armada ya contaba con once pilotos y tres observadores. Mollá Ayuso, Luis: «Aeronáutica Naval. Orígenes y guerra de África». *LVI Jornadas de Historia Marítima. Cuaderno Monográfico*, núm. 77, 2018, p. 64.

6. A finales de septiembre de 1920 se cambió su denominación por Aeronáutica Naval, que incluía tanto la aviación como la aerostación.

7. Por Real Orden de 11 de octubre de 1920 (*D. O.*, núm. 243) se le nombra director u organizador de la Escuela de la Aeronáutica Naval de Barcelona hasta que no se construyese la definitiva en el Mar Menor.



Macchi M.18 en la mar Chica en 1925. (Extraída del libro Crónica de la Aeronáutica Naval Española)

y visión estratégica. A finales de noviembre de ese año, Cardona, junto con el ingeniero naval Franco y el intendente Mateos, se trasladó a Francia, Inglaterra e Italia para adquirir distintos materiales. Lo primero que hacía falta eran aparatos-escuela, tanto terrestres de ruedas como hidroaviones, y se decidió la adquisición del biplano biplaza de ruedas *Avro 504*, dada su idoneidad como avión de escuela elemental, y del hidroavión biplaza *Macchi M.18*⁸. También se compraron aviones *Martinsyde F.4* y *F.6 Buzzard* (monoplaza y biplaza respectivamente) e hidroaviones *Flying Boat-Felixstowe F.3*⁹, sobre todo

para prácticas de bombardeo. Poco después se empezarían a construir con licencia en los talleres de la Aviación Naval los *Savoia S.13* y *S.16*.

En enero de 1921 se aprobaron las primeras plantillas de personal de la Escuela, que incluían instructores ingleses e italianos, tanto para los pilotos como para los mecánicos. Asimismo, al establecerse la Escuela de Aeronáutica Naval en Barcelona, se arrendó el pequeño aeródromo de La Volateria o del Prat. Por último, se asignaron los Talleres Herrer, S. A., tanto sus instalaciones en la ciudad como las situadas en el puerto y en

8. El *Macchi M.18* fue el primer hidroavión que utilizó la Armada. Aunque tenía buenas capacidades como avión de adiestramiento, dejaba bastante que desear para misiones de bombardeo y ataque al suelo por su limitada capacidad de carga.

9. Los hidroaviones *Flying Boat F.3* fueron los mejores adquisiciones, por su autonomía de siete horas y su armamento (cuatro ametralladoras y cuatro bombas de 45 kg).



Primera promoción de la Escuela. (Extraída del libro *Crónica de la Aeronáutica Naval Española*)

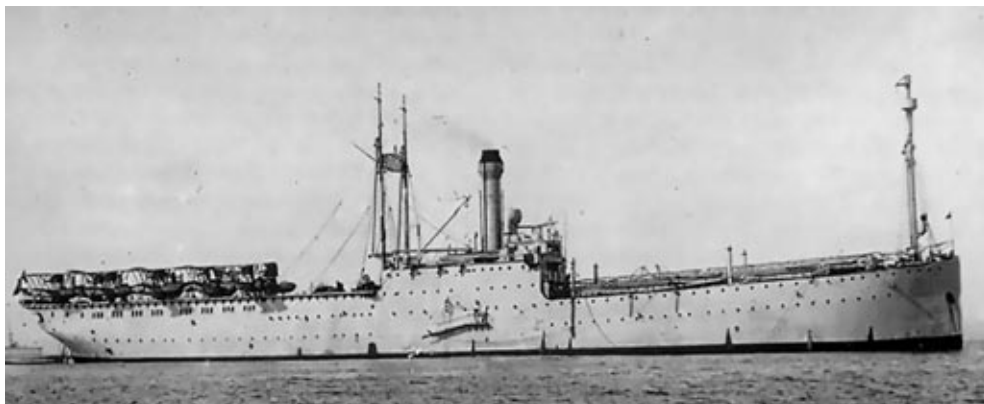
el propio aeródromo, para labores de mantenimiento y construcción de nuevas unidades. Superando la carencia de instalaciones y medios, unos meses después comenzó el primer curso de la Escuela. En su discurso de bienvenida a los alumnos, el capitán de corbeta Cardona les advirtió no sólo de los peligros inherentes a su nueva especialidad, sino también de las enormes dificultades a las que se enfrentaban, en especial las derivadas de los ámbitos militar y político, que defendían una aviación unificada, sin distinción entre cuerpos de procedencia¹⁰.

En abril de 1921 se aprobó el distintivo de la Aeronáutica Naval¹¹ y se asignaron las primeras unidades navales, como fueron el contratorpedero *Audaz* y el crucero *Río de la Plata*, este último como pontón y alojamiento de alumnos.

En julio de ese año se produjo un acontecimiento que iba a marcar la plena implicación de la recién creada Aviación Naval en la guerra del Rif, el desastre de Annual, en el que las tropas del general Silvestre fueron masacradas.

10. Así, por ejemplo, el diputado Crespo de Lara se dirigía el 29 de septiembre de 1921 al ministro de Marina, diciéndole «... que se sirviera proponer al Consejo de Ministros, a la Junta Suprema de Defensa, al Estado Mayor o al Cuerpo Consultivo lo que le parezca más conveniente, el estudio de la fusión de las dos aviaciones, la militar y la naval en una sola...».

11. El alférez de navío Guillén dibujó un emblema que fue aceptado por el jefe del Negociado y más tarde por el almirante, y que sería declarado reglamentario en los primeros días de abril.



Portaeronaes *Dédalo* en 1923. (Fuente: Armada)

La Aeronáutica Naval fue llamada a responder junto con la Aviación Militar desde la Base de Hidroaviones del Ataláyón en la mar Chica, cerca de Melilla. Una de las lecciones identificadas en ese primer despliegue de hidroaviones fue la necesidad urgente de incorporar un buque portaeronaes para operar con la escuadra.



Bendición del primer *Savoia* construido en España.
(Extraída del libro *Crónica de la Aeronáutica Naval Española*)

En este sentido, durante la inspección del ministro de Marina José Gómez-Acebo, marqués de Cortina, a la Aeronáutica Naval en septiembre de 1921 para evaluar los progresos efectuados y presenciar unas maniobras aeronavales¹², aseguró que a finales de ese mismo año ésta contaría con un portaeronaes capaz de embarcar dieciocho aparatos y dos dirigibles. Así, en junio 1922

el vapor *España 6*, habilitado como portaeronaes con el nombre de *Dédalo*, se incorporó a la Aeronáutica Naval.

Poco después, y conforme se iban aprendiendo las lecciones de las primeras campañas —que se explicarán más adelante—, se fueron adquiriendo otros hidroaviones

12. También se bendijo el primer hidroavión *Savoia S.13* construido en Barcelona y denominado *Español*.

más capaces, como el *Supermarine Bomber* o el *Macchi M.24*.

Organización operativa y doctrinal entre 1917 y 1925

La estructura organizativa de la Aeronáutica Naval se fue desarrollando paralelamente a la mejora de la formación de su personal y a la adquisición de nuevo material. A mediados de 1922, sólo doce meses después del primer curso de la Escuela, la Aviación Naval ya estaba suficientemente estructurada para emprender misiones operativas en el norte de África.

El establecimiento de la División Naval de Aeronáutica en 1922, bajo el mando del capitán de fragata Cardona, consolidó las capacidades aéreas de la Armada, integran-

do la escuela, el aeródromo, las aeronaves y los buques y creando una unidad que operaba directamente bajo las órdenes del mando naval y que fue la que participó en las distintas campañas de Marruecos.

Su organización operativa se basó en la integración de diversos elementos: aviones, hidroaviones y dirigibles, los cuales operaban desde bases flotantes y terrestres. Las misiones de observación y bombardeo requerían una coordinación constante entre los oficiales de aviación, los comandantes de las unidades navales y las unidades de la fuerza terrestre desplegadas. Además, la creciente experiencia de los pilotos y observadores permitió que se desarrollaran tácticas específicas para operaciones en el difícil terreno del Rif, como el uso de hidroaviones para apoyo aéreo cercano y misiones de reconocimiento armado.



Francisco Cardona a bordo del *Dédalo* acompañado de un grupo de oficiales.
(Fuente: Armada)

A finales de 1924, debido al propio crecimiento y responsabilidades de la Escuela, la División de la Aeronáutica Naval se dividió en dos: por un lado, la Escuela en Barcelona, y por otro el *Dédalo*, de dependencia del Ministerio de Marina, para el empleo en operaciones, manteniendo en todo caso una estrecha relación funcional.

Como veremos, la doctrina operativa de la aviación embarcada se fue consolidando durante las operaciones previas en el norte de África, y se basó en la flexibilidad, la adaptabilidad y la coordinación, características fundamentales para operar en un contexto de guerra irregular en la que participaron distintos medios aéreos. La capacidad de los hidroaviones embarcados para realizar misiones de reconocimiento en zonas de difícil acceso y de bombardeo de precisión con poco preaviso fue fundamental para las operaciones en la guerra del Rif, incluidas las que culminaron en el desembarco de Alhucemas.

Campañas previas en el norte de África y primeras misiones de combate

Antes de Alhucemas, la Aviación Naval ya había participado en varias y exigentes campañas en el norte de África. Así, en el año 1921 realizó vuelos de reconocimiento y bombardeo sobre las posiciones enemigas en el Rif. Su integración en las operaciones militares conjuntas fue evidente desde el primer momento, con misiones de observación para

la artillería y vuelos de interdicción contra las líneas de suministro rifeñas.

Por otra parte, el uso de hidroaviones en estas primeras campañas fue crucial. Estos aparatos, que operaban desde los barcos y los aeródromos en el litoral, proporcionaron a las fuerzas españolas una capacidad de proyección aérea nunca antes vista en la región. Fueron utilizados para atacar las posiciones de la artillería enemiga y para realizar misiones de exploración y fotografía aérea, facilitando la planificación de operaciones terrestres y marítimas.

La participación de la Aeronáutica Naval en la primera campaña de Marruecos comenzó el 25 de mayo de 1922, cuando el *Dédalo* partió hacia Marruecos con una unidad embarcada compuesta por dos escuadrillas de aviones *Macchi M.18* y *Savoia S.13/S.16*. Su misión era bloquear la costa de la bahía de Alhucemas y ejecutar bombardeos contra las tribus rifeñas. El *Dédalo* llevó a cabo su primera misión de guerra el 7 de agosto, en la que cuatro hidros *Macchi M.18* y un *Savoia S.13* colaboraron en el bombardeo de posiciones rebeldes del cabo del Morro¹³. El primer proyectil lanzado sobre la playa de la Cebadilla durante estas acciones lo realizó el teniente de navío Julio Guillén en un avión pilotado por el de su mismo empleo Francisco Taviel de Andrade¹⁴.

Durante esta campaña, que duró hasta el 13 de noviembre, se llevaron a cabo 123 vuelos, en su mayoría de reconocimiento y bombardeo

13. De Bordejé y Morencos, Fernando: *Vicisitudes de una política naval*. Editorial San Martín, p. 374, 1978.

14. Quintana Martínez, Eduardo; Llabrés Bernal, Juan: *La Marina de Guerra en África*. Compañía Iberoamericana de Publicaciones, p. 193, 1928.



Entierro en Mahón de los primeros fallecidos de la Aviación Naval. (Fuente: archivo RGM)

costero, y en todas las operaciones efectuadas la división fue felicitada por el alto comisionado y por el comandante general de la Escuadra¹⁵; además, se pudieron constatar la dificultad de operar en cuanto la mar se agitaba un poco y la limitada capacidad de bombardeo con el material disponible.

Una vez finalizada esta campaña, y estando el *Dédalo* de maniobras en Mahón, el 20 de junio del 1923 se produjo el primer accidente mortal de la Aeronáutica Naval, en el que fallecieron el teniente de navío Cervera y el contador de navío Suárez de

Tangil al estrellarse su *Macchi M.18* al entrar en pérdida.

La segunda campaña comenzó el 23 de agosto de 1923 y congregó frente a las costas de Alhucemas al *Dédalo* y a la mayoría de las unidades de la Armada en África en un simulacro de desembarco anfibio. Los hidroaviones operaron principalmente desde la mar Chica, mientras que el *Dédalo* contribuía a las labores de salvamento del acorazado *España*, que embarrancó frente al cabo Tres Forcas. Dada las características de esta campaña no puede decirse que fuera muy fructífera, aunque se

15. De la Guardia y Pascual del Pobil, Rafael: *Crónica de la Aeronáutica Naval Española*. Editorial Nacional, p. 118, 1977.

puso de relieve la necesidad de comunicaciones eficaces con las aeronaves.

En septiembre del 1923 el general Primo de Rivera da un golpe de Estado, imponiéndose el estado de guerra y la constitución del Directorio Militar, por el que el general se convertía en presidente del Gobierno y único ministro. Al mismo tiempo, se comienza a materializar la necesidad de un desembarco anfibio para resolver el problema.

Ese mismo mes, el ya capitán de fragata Cardona elevó un escrito en el que, basándose en las lecciones identificadas en las primeras campañas, manifestaba que para estar en disposición de actuar en África con mayor eficacia era necesario adquirir doce hidroaviones de bombardeo más capaces. La elección recayó en los aparatos anfibios

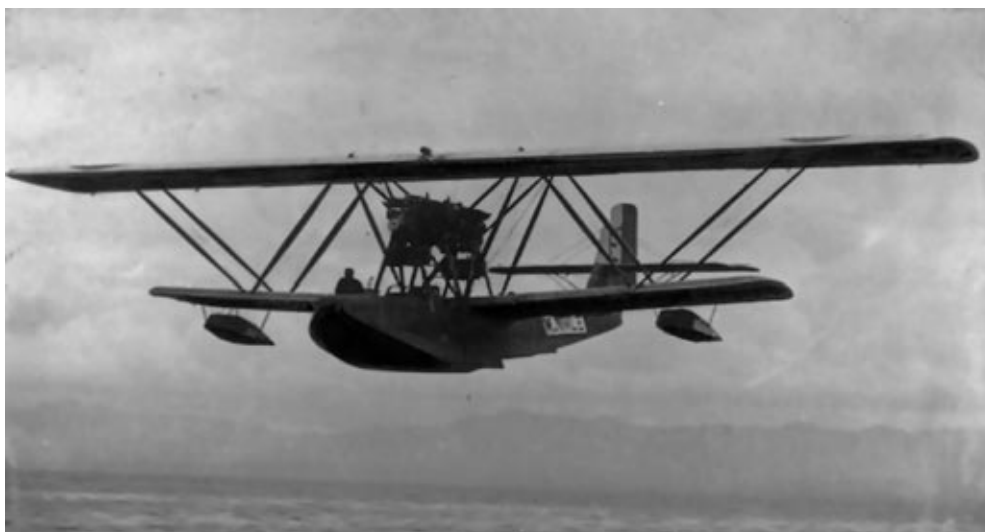
Bomber de la casa Supermarine o Supermarine Bomber¹⁶. Una vez listos para entregarse, el *Dédalo* puso rumbo al Reino Unido en abril del 1924 para embarcar las doce unidades adquiridas. También se contrataron doce estaciones radio a Marconi, que permitían la comunicación con las aeronaves, siendo España la segunda nación que la tendría a su servicio después del Ministerio del Aire inglés.

El 26 de julio de 1924 el *Dédalo*, con doce *Supermarine* a bordo plegados, dejó las aguas inglesas y se dirigió a Ceuta para incorporarse a las fuerzas navales del norte de África y tomar parte en la tercera campaña de Marruecos. Durante los primeros días, los hidros del *Dédalo* bombardearon distintas posiciones y empezaron a imponer su ley, obligando a los rebeldes rifeños a abandonar las alturas de las montañas. Desgraciadamente, el



Supermarine Bomber despegando.
(Extraída del libro *Crónica de la Aeronáutica Naval Española*)

16. Se puede considerar el mejor avión naval del momento, con versiones de ruedas y anfibio y que podía despegar desde una cubierta corrida. La carga máxima útil era de 453 kg, pudiendo llevar cuatro bombas de 100 kg o 16 tipo Cooper de nueve, dos de 50 y otras dos de 104 kg. De tipo de alas plegables, era muy conveniente para su utilización a bordo del *Dédalo*, llevando una torreta de ametralladora situada detrás del puesto de mando.



Macchi M.24 en vuelo. (Extraída del libro Crónica de la Aeronáutica Naval Española)

día 25 de agosto un fuerte temporal causó la pérdida de cinco *Supermarine* al atravesarse el *Dédalo* en la mar durante un cambio de rumbo y destrincarse los aviones. Como refuerzo, a principios de septiembre se incorporó la escuadrilla de *Savoia S.16* procedente de Barcelona. A pesar de todo, los nuevos hidroaviones *Supermarine* mostraron su eficacia en misiones de bombardeo sobre posiciones adversarias, obligando siempre al enemigo a abandonar las alturas donde impedían el acceso por mar. El *Dédalo* abandonó la zona el 18 de noviembre de 1924.

Durante esta tercera campaña, concretamente el 2 de octubre, falleció el observador alférez de navío Vara Morgan, al tener su *Savoia* que amerizar cerca de la playa de Tiguais por una pérdida de combustible al ser alcanzado por un disparo. Mientras esperaba el rescate por el *Torpedero* núm. 13 y respon-

día al fuego enemigo con su ametralladora, fue tiroteado desde unos cárabos hostiles¹⁷. Fue el primer caído en combate de la Aeronáutica Naval.

La participación en estas campañas previas permitió a la Aviación Naval adquirir una valiosa experiencia operativa, que sería fundamental para el éxito del desembarco en Alhucemas. Los pilotos y mecánicos, acostumbrados a las condiciones difíciles de la guerra en el Rif, aprendieron a adaptar sus técnicas, tácticas y procedimientos a las condiciones del terreno y a las necesidades de las unidades terrestres y navales.

Para sustituir a las aeronaves perdidas, y a la vista de las operaciones previstas en Marruecos, se pensó en adquirir nuevos *Supermarine Bomber*, pero por una cuestión de plazos se

17. Quintana Martínez, Eduardo; Llabres Bernal, Juan: *op. cit.*, p. 228.

decidió la compra de seis *Macchi M.24*¹⁸, que llegaron a España en mayo de 1925.

Los ataques de los rifeños a las tropas francesas decidieron por fin que Francia participara junto con España en una acción conjunta, y así el 8 de septiembre de 1925 comenzó el desembarco de Alhucemas.

El desembarco de Alhucemas: planificación estratégica, ejecución táctica y evaluación

El desembarco de Alhucemas fue un hito en las operaciones militares, ya que se puede considerar la primera operación anfibia con-

junta que integró de manera efectiva medios aéreos, marítimos y terrestres. La planificación de la operación comenzó a principios de 1925, con la coordinación entre los Gobiernos de España y Francia, que decidieron emprender un desembarco en la bahía de Alhucemas, un punto estratégico en la costa del Rif. La operación estaba diseñada para debilitar a las fuerzas de Abd el-Krim y asegurar el control de la región.

La aviación jugó un papel clave en la planificación, pues se encargó de realizar un exhaustivo reconocimiento aéreo de la bahía y de las defensas del enemigo. Además, los hidroaviones fueron utilizados para atacar

Las operaciones en el desembarco de Alhucemas. (Extraído del libro *Historia de la Armada*)



18. Los hidros se entregarían preparados para llevar un piloto y dos observadores, provistos de basadas para montar dos ametralladoras con sus montajes, espacio para el montaje de una estación radio y acondicionamiento para la instalación de dos bombas de 50 kg y otras 50 de 20 libras, para lo cual se darían a la constructora cuantos datos necesitase. También se habilitó para llevar bombas Hispania de 12 kg fabricadas en España por Talleres Guernica, S. A.

las baterías costeras y las posiciones de artillería, lo que permitió reducir la resistencia en las primeras horas de la operación y posteriormente fueron esenciales para apoyar el avance de la fuerza terrestre.

Por diversos problemas, el desembarco se aplazó al día 8 de septiembre. La operación también hubo de cambiar la playa elegida de La Cebadilla por la de Ixdain, tanto por las corrientes como por estar minada, lo que supuso un acierto en cuanto a menor número de bajas¹⁹. Ambas se encontraban al oeste de la punta de los Frailes y Morro Nuevo, técnicamente fuera de la propia bahía de Alhucemas.

El 6 de septiembre de 1925 la Aviación Militar española contaba en el teatro de operaciones con 136 aparatos y otros seis de la francesa²⁰.

Por parte de la Aviación Naval, el *Dédalo* salió el 8 de junio desde Barcelona con seis *Savoia*, seis *Supermarine*, tres *F.3* y tres *Machi M.18*. Los seis *Macchi M.24*, por su tamaño y capacidad de carga, se incorporaron desde Barcelona el 11 de septiembre y operaron desde la Base del Atalayón en la mar Chica juntos con hidroaviones de la Aeronáutica Militar.

La capacidad de los hidroaviones para operar desde el *Dédalo* y otras plataformas flotantes permitió un apoyo aéreo a la fuerza de desembarco constante y rápido, incluso

Personal de la Aeronáutica Naval de guardia en las instalaciones de El Prat. (Fuente: Armada)



19. Díez Rioja, Ramón: *El desembarco de Alhucemas. La operación definitiva del colonialismo español en Marruecos*. Universidad Autónoma de Madrid, 2019.

20. Martín Hernández, Antonio: *La aviación en el desembarco de Alhucemas (1925): Los inicios del poder aéreo*. Trabajo de Fin de Grado UNED, p. 15, 2023-24.

en las primeras etapas del desembarco. La Aviación Naval fue esencial en el apoyo previo al desembarco y en las operaciones de limpieza en la zona comprendida entre Morro Viejo y Morro Nuevo, que se llevaron a cabo desde el 6 de septiembre, con el reconocimiento y bombardeo de las alturas de Morro Nuevo, Axdir y la playa de la Cebadilla con tres *Supermarine*. Al alba del día del desembarco, ocho hidroaviones del *Dédalo* machacaron durante horas las zonas próximas a la playa de la Cebadilla y Morro Nuevo, sobre todo con los *Supermarine*, dedicándose los *Savoia* a tareas de reconocimiento y corrección de tiro de los acorazados de la fuerza naval.

Por otro lado, el rendimiento de los *Macchi M.24* que operaban desde El Atalayón fue muy notable, especialmente en misiones de bombardeo con cargas de 100 y 112 kg. Estos hidroaviones, durante una actuación de 42 días, establecerían un verdadero récord, con 2.000 horas de vuelo en misiones de combate, cota jamás alcanzada hasta entonces por ninguna otra escuadrilla, incluidas las de la Aviación Militar²¹.

Durante la ejecución del desembarco, los hidroaviones realizaron múltiples vuelos de bombardeo y observación, coordinando sus ataques con los de la artillería naval. En estas tareas de coordinación, la capacidad de comunicaciones de los hidroaviones de la Aviación Naval fue muy apreciada. En mu-

chas ocasiones, y ante la presión que sufría la fuerza de desembarco en tierra, éstos tenían que despegar con condiciones de mar y viento muy superiores a sus límites.

Por lo tanto, el éxito de las operaciones de la Aviación Naval se debió en gran medida a la pericia de los pilotos, la precisión y rapidez de los bombardeos, la efectividad del reconocimiento aéreo y la coordinación con todas las fuerzas en el teatro de operaciones, lo que contribuyó a permitir a la fuerza terrestre avanzar sin una resistencia significativa. Por otro lado, la labor de los mecánicos para mantener las aeronaves en condiciones de vuelo fue extraordinaria²².

Para comprender la participación del *Dédalo* y de la Aviación Naval en Alhucemas, traigamos a estas páginas un párrafo del libro *La Marina de Guerra en África*, donde los autores afirman: «Fue esta acción la última en que tomaron parte los hidroaviones del *Dédalo* que tanto se habían distinguido desde el día del desembarco reconociendo y bombardeando casi diariamente el campo enemigo en condiciones las más de las veces desfavorables, demostrando sus pilotos, observadores y mecánicos una abnegación y celo digno del más caluroso elogio. Muchos detalles heroicos podríamos citar que aumenten los lauros conquistados por la aviación naval en la campaña de Alhucemas por los tripulantes de aquellos aparatos que al terminar sus vuelos se izaban a bordo

21. De Bordejé y Morencos, Fernando: *op. cit.*, p. 452.

22. El día 15, un *Macchi M.24*, pilotado por el maestro Piedra, después de bombardear Malmusi tuvo que amarrar frente a punta Negri por avería de motor. Arreglada ésta con sus propios medios, pudo despegar, llegando sin más novedad a Mar Chica. En este vuelo iba una comisión militar y, entre ellos, un agregado militar de la Embajada americana, que felicitó al mecánico, el cabo Bosch, por la rapidez y destreza en reparar el fallo; un botón de muestra de lo que eran nuestros magníficos mecánicos.

acribillados de impactos. Baste decir que el teniente Núñez debe su vida a haber ido de pie como observador de un hidroavión, un día en que volando a escasa altura varios balazos atravesaron su asiento»²³.

El desembarco de Alhucemas de 1925 marcó la culminación de los esfuerzos de la Aviación Naval para integrarse plenamente en las operaciones de la fuerza naval, y reivindicarse como un componente esencial en la proyección de poder naval en el litoral, reafirmando el acierto y oportunidad de su creación en 1917.

Repercusiones doctrinales, estructurales y tecnológicas tras la campaña

El éxito de Alhucemas tuvo un impacto profundo en la organización y doctrina de la Armada. A partir de 1925, la Aviación Naval fue reconocida como un componente esencial de la fuerza naval y las lecciones aprendidas durante la operación fueron fundamentales para la mejora de las tácticas, la formación de pilotos, la evolución de la tecnología aeronáutica y la doctrina aeronaval. Se adquirieron nuevos modelos de hidroaviones y aviones torpederos y se experimentó con nuevas tácticas de bombardeo y reconocimiento. La capacidad de los hidroaviones para operar desde buques se perfeccionó, y se consolidó la idea de que la aviación embarcada debía desempeñar un papel central en las operaciones navales y an-

fibias, consolidándose la doctrina aeronaval de la Armada.

Así, en 1927 comenzaron las obras de la nueva Base Aeronaval y Escuela de la Aviación Naval de San Javier, y a principios de la década de 1930 la Aeronáutica Naval contaba ya con más de cien aeronaves, un portaviones, la Base Aeronaval y destacamentos en Barcelona, Pollensa, Mahón, Cádiz y Marín.

Todos estos avances técnicos, tácticos y doctrinales se fueron perdieron con la creación del Ejército del Aire en 1939 y la disolución de la Aviación Naval, y sólo se recuperaron con el resurgir de la moderna Arma Aérea a partir de 1954²⁴.

Reflexiones finales

Como hemos visto, la evolución de la Aviación Naval estuvo marcada por un proceso continuo de adaptación y experimentación con diversos tipos de aeronaves y tácticas para cumplir las misiones encomendadas, ya fueran de instrucción, observación, reconocimiento o bombardeo. A pesar de que se adquirieron distintos aviones sobre ruedas, los hidroaviones fueron su principal herramienta, ya que ofrecían la ventaja de operar desde barcos y bases flotantes.

Además de los avances en el material, la excelente formación de pilotos y personal especializado fue uno de los factores críticos

23. Quintana Martínez, Eduardo; Llabrés Bernal, Juan: *op. cit.*, p. 340.

24. El 19 de junio de 1954 comienzan en la Escuela Naval de Marín los vuelos de los primeros tres helicópteros *Agusta-Bell AB-47G*, iniciando el camino la moderna Arma Aérea de la Armada, heredera de la Aviación Naval nacida en 1917.

del éxito. Durante los primeros años de funcionamiento de la Aeronáutica Naval, la Escuela fue clave para la instrucción de pilotos y mecánicos, muchos de los cuales participarían en el desembarco de Alhucemas.

Merece la pena destacar la enorme dificultad de la formación tanto de pilotos como de observadores y mantenedores, debido al numeroso y diverso tipo de aeronaves disponibles. Como se ha expuesto, esta formación fue esencial para el éxito en misiones de combate, ya fuera por la pericia de pilotos y observadores como por la enorme capacidad del personal de mantenimiento por conservar los aviones en condiciones de vuelo.

La ubicación de la Escuela en Barcelona fue un acierto no sólo porque el puerto reunía unas condiciones extraordinarias, sino por la capacidad de los talleres próximos de fabricar con licencia distintos aviones y garantizar el mantenimiento del material.

El crecimiento técnico y doctrinal permitió que en apenas doce meses desde la realización del primer curso de pilotos y mecánicos la Aeronáutica Naval estuviera en disposición de participar junto con la Aviación Militar en tres campañas sucesivas en África.

En 1925, durante el desembarco de Alhucemas, se integró eficazmente en las operaciones

combinadas de la fuerza naval y realizó con notable éxito misiones de observación, reconocimiento, bombardeo y coordinación, ofreciendo así un apoyo crucial a las fuerzas terrestres y navales. Este hecho marcó la consolidación de la aviación embarcada como una capacidad indispensable para la Armada y estableció las bases para el desarrollo de la Aviación Naval moderna.

En todo este proceso y en el éxito de la Aviación Naval en el desembarco de Alhucemas, merece particular reconocimiento el liderazgo de todos los cuadros de mando, y en especial el del capitán de navío Pedro María Cardona, que destacó por su pragmatismo en la consecución de los objetivos. Su habilidad para motivar al personal y movilizar recursos hacia una meta común fue notable. Siempre comprendió la importancia de la cohesión para el éxito de la misión y este enfoque le permitió superar desafíos significativos, demostrando una capacidad de adaptación y resiliencia que inspiró confianza a los que trabajaron bajo su mando, consolidando su figura como líder resolutivo y competente.

Una vez más, se demostró que para la innovación e incorporación de nuevas capacidades son clave el liderazgo y la formación del personal, junto con la capacidad de sostenimiento y mantenimiento de la fuerza.

BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

Martín de la Escalera, Rafael: «Nacimiento, desarrollo, esplendor y desaparición de la Aeronáutica Naval (1917-1939)». *Revista general de Marina*, tomo 271, 2016.

DESEMBARCO DE ALHUCEMAS. CRÓNICA DE UNA OPERACIÓN ANFIBIA

Introducción

DADO que los demás artículos de este número monográfico de la *Revista general de Marina* están dedicados a asuntos anteriores y posteriores al desembarco de Alhucemas, me permito dejarlos de lado para entrar de lleno en el desembarco en sí, zambulléndome en sus diferentes fases siguiendo una narrativa cronológica de lo acontecido en septiembre y octubre de 1925. Comenzaré con la organización y las fuerzas participantes, seguida de una sinopsis de la operación, las acciones previas, el desarrollo detallado del desembarco, terminando con unos comentarios finales. Dejaré para otros los resultados y las consecuencias de toda la operación.

Mandos y fuerzas

El comandante en jefe fue el general Miguel Primo de Rivera (dictador desde 1923); el jefe de las fuerzas de desembarco era el general José Sanjurjo; el vicealmirante Francisco Yolí Morgado ostentaba el mando naval, y el aéreo lo ejerció el general Jorge Soriano Escudero.



Retrato del general Miguel Primo de Rivera.
(Dibujo a lápiz de Marcelino González tomado de una fotografía de la época)

Las fuerzas españolas estuvieron formadas por unidades terrestres, navales y aéreas. Las terrestres, con unos 13.000 hombres aproximadamente al mando del general Sanjurjo, se organizaron en dos escalones o brigadas.

El primer escalón, o brigada de Ceuta, estaba al mando del general Leopoldo Saro Marín, con tres columnas o agrupaciones operativas mandadas por los coroneles Franco (primera oleada, con 4.500 soldados)



Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



(retirado)



Retrato del general José Sanjurjo.
(Dibujo a lápiz de Marcelino González tomado
de una fotografía de la época)

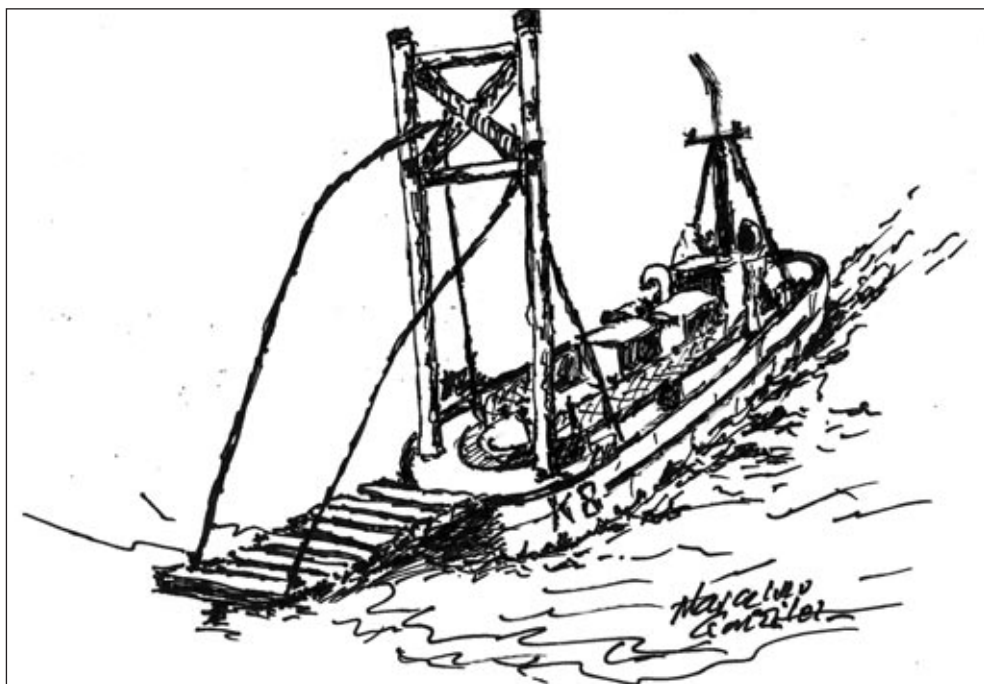
y Martín (segunda oleada, con 2.800 soldados), y el teniente coronel Campins (tercera oleada, con unos 2.000 hombres). Formaban este escalón 2 batallones de África, siete tabores de Regulares, dos banderas del Tercio de la Legión, una compañía de carros de combate, una batería de obuses de 105 mm

y 2 de 75 mm, 1 unidad de Intendencia, otra de Ingenieros y una más de Sanidad.

El segundo escalón, o brigada de Melilla, estaba mandada por el general Emilio Fernández Pérez, con dos agrupaciones operativas al mando de los coroneles Goded (cuarta oleada) y Vera (quinta oleada), formado por 2 tabores de Regulares, una bandera del Tercio, un batallón expedicionario de Infantería de Marina, una harca de fuerzas indígenas; fuerzas de la mehala indígena, una batería de obuses de 105 mm y dos de 75, una unidad de Intendencia, otra de Ingenieros y una más de Sanidad.

Las fuerzas navales españolas las formaban: dos acorazados (*Jaime I* y *Alfonso XIII*), un portahidroaviones (*Dédalo*), cuatro cruceros (*Méndez Núñez*, *Blas de Lezo*, *Reina Victoria Eugenia* y *Extremadura*), siete cañoneros, 11 guardacostas, seis torpederos, siete guardapescas, cuatro remolcadores, dos aljibes, 26 barcasas K de desembarco¹ y 27 transportes, la mayor parte de ellos requisados a

1. Las barcasas K fueron compradas por el Gobierno español a Gran Bretaña, que las había utilizado en el desembarco de Gallipoli de 1915. De 30 m de eslora y 6,5 de manga, podían transportar 300 hombres. Con casco ligeramente blindado, a proa contaban con una rampa para el desembarco de los soldados. Por su escasa autonomía, necesitaban ser remolcadas para asegurar su operatividad en las aproximaciones a las playas.

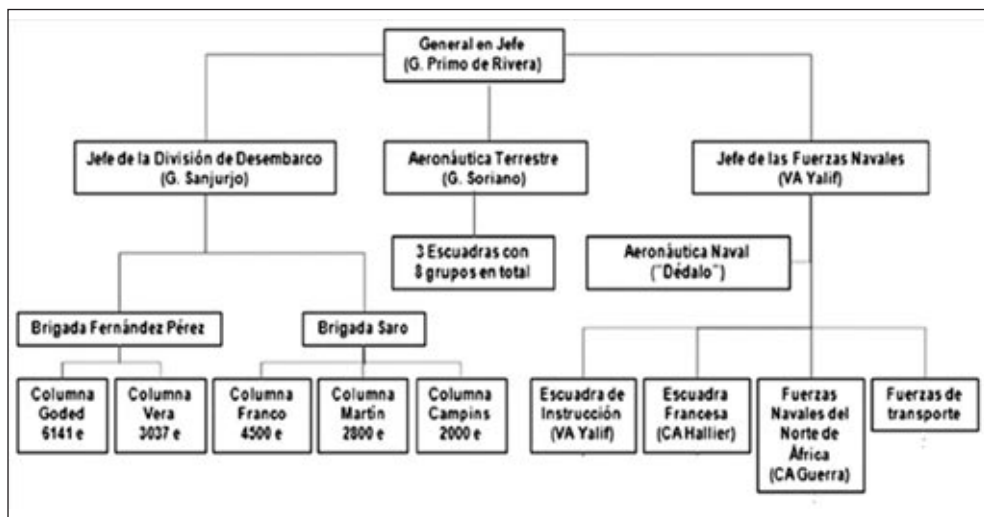


Barcaza de desembarco K. (Apunte a tinta de Marcelino González)

la Compañía Trasmediterránea. Estas fuerzas estaban divididas en dos grupos: la Escuadra de Instrucción, mandada por el vicealmirante Yolí y formada por los acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I*, cruceros *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo* y tres torpederos; y las fuerzas navales del norte de África, al mando del contralmirante Guerra, compuestas por los cruceros *Reina Victoria Eugenia* y *Extremadura* y el resto de barcos. Los transportes y barcasas asignadas a los escalones de desembarco fueron 13 transportes, dos de ellos preparados como buques hospitales, y 24 barcasas K al de Ceuta, y 12 transportes y dos barcasas K al de Melilla.

Las fuerzas aéreas españolas contaban con tres escuadras (cada una de ellas con un grupo de reconocimiento y otro de bombardeo), seis hidroaviones de caza-reconocimiento *Savoia-Marchetti SIAI* y *Savoia S-16*, seis hidroaviones de bombardeo *Macchi M.24*², dos aviones *Junkers F-13* de la Cruz Roja, un globo cautivo tipo *Avorio Prassone* de 1.100 m³ y un dirigible semirrígido SCA de 1.500 m³. Muchas de estas aeronaves pertenecían a la Aeronáutica Naval, que intervino con la casi totalidad de sus unidades operando desde el portahidroaviones *Dédalo* desde mar Chica o desde otros lugares.

2. Los recién adquiridos hidroaviones bombarderos *Macchi M.24* de la Aeronáutica Naval, al mando del teniente de navío Taviel de Andrade, resultaron muy efectivos y realizaron un gran papel al obligar a los rifeños al abandono de las alturas dominantes. En cada vuelo podían lanzar 40 bombas de 12 kg o cinco de 100.



Organización operativa. (Fuente: www.wikipedia.org).

En cuanto a las fuerzas francesas, las terrestres estuvieron representadas por un batallón de Infantería de Marina; las navales, al mando del contralmirante Hallier, fueron: un acorazado (*Paris*), dos cruceros, dos torpederos, dos monitores avisos y un remolcador con globo cautivo, y las aéreas estuvieron representadas por una escuadrilla de bombardeo compuesta por seis *Farman Goliath*.

En total participaron unos 67 buques de guerra, además de varias unidades auxiliares menores, 27 transportes y otros, que superaron el centenar de barcos, junto con unos 144 aviones y 16 hidroaviones.

Sinopsis

Las operaciones se desarrollaron siguiendo el plan elaborado por el general Gómez-Jordana Sousa.

Por reconocimientos aéreos y otras fuentes, se sabía que los rifeños habían protegido las playas desde cabo Quilates hasta Morro Nuevo. En consecuencia, los desembarcos de las oleadas se hicieron en las playas de Ixdain, La Cebadilla y Los Frailes, situadas al oeste de la bahía de Alhucemas y pasado Morro Nuevo, para atacar de flanco a los rifeños desplegados a lo largo de la bahía.

La decisión era desembarcar 18.000 soldados —aunque sólo lo hicieron unos 13.000— para combatir a los rifeños, estimados en unos 11.000, muchos organizados a la europea, además de otros contingentes desperdigados por diferentes zonas.

Se calcula que los rifeños contaban con unas 190 piezas de artillería, en su mayoría capturadas a los españoles y franceses, algunas desplegadas en las zonas de desembarco.

De las 26 barcasas K, en un principio se asignaron 24 a la brigada de Ceuta y dos a la de

Melilla; a estas últimas se unirían las de Ceuta una vez terminado su desembarco.

El comienzo estaba planificado para la madrugada del 7 de septiembre de 1925 pero, debido al mal tiempo y a las corrientes, se pospuso a plena luz del día siguiente.

Se trataba de neutralizar la actividad rifeña, recuperar el orgullo nacional y conseguir la paz y estabilidad en una región que llevaba muchos años en conflicto. Los objetivos tácticos eran la toma de las alturas del Morro Viejo, Mohamed, Yebel Malmusi y Yebel Busiluf, para terminar ocupando Axdir, en la zona de Beni Urriaguel, patria chica de Abd el-Krim.

La operación comenzó el 8 de septiembre, alcanzó su objetivo de tomar Axdir el 2 de octubre y cerró el ciclo el día 13 con la estabilización del sector.

El desembarco de Alhucemas propició el final de la guerra de Marruecos.

Operaciones previas

Tras los despliegues de las fuerzas en Algeciras, Ceuta y Melilla, pero antes de iniciar los desembarcos, tuvieron lugar una serie de operaciones previas, que paso a enumerar:



Mapa general de la zona. (Fuente: Google Maps y composición de Marcelino González).

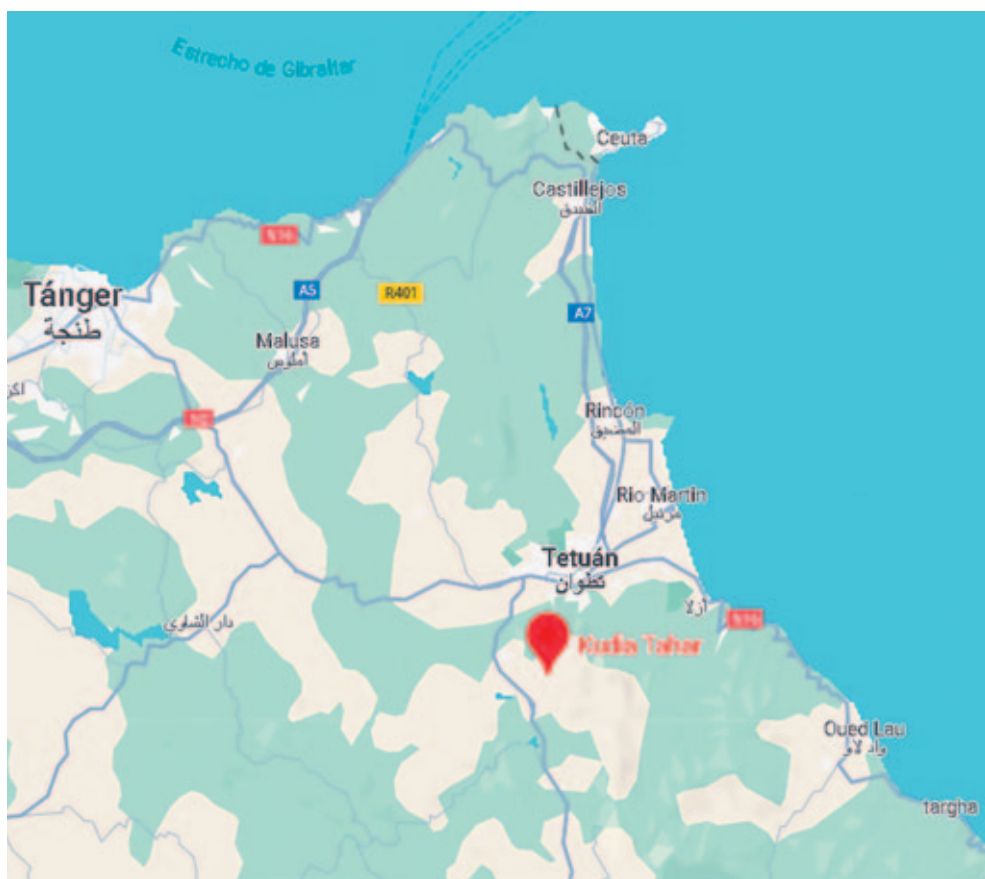
28 de agosto, viernes. Comienza la carga de los buques de transporte de Ceuta.

2 de septiembre, miércoles. Empieza la carga de los barcos de transporte de Melilla.

Se tienen muy en cuenta las enseñanzas del desembarco de Gallipoli en 1915, que había sido un sonado fracaso. Los barcos se cargan en el orden inverso al de descarga³, y las cargas se reparten entre los transportes,

de manera que la pérdida o alejamiento de uno de ellos no sea un gran problema.

Por otra parte, por dificultades del embarque del ganado y para asegurar el abastecimiento de agua, los mulos se quedan en tierra para desembarcarlos más tarde, por lo que la puesta en tierra de la artillería ligera, armamento y suministros se tiene que realizar a mano.



Mapa de situación de Kudia Tahar. (Fuente Google maps)

3. En Gallipoli, al llegar a las playas los aliados se encontraron con que se habían cargado los barcos sin tener en cuenta el orden de desembarco del material, por lo que para solventar aquel gran error tuvieron que retirarse a diferentes islas del Egeo, descargar todo y volverlo a embarcar siguiendo un detallado plan de carga.

3 de septiembre, jueves. Tetuán, capital del Protectorado, corre un gran peligro. Para tratar de impedir el desembarco aliado, Abd el-Krim ataca la cercana zona de Beni Hosmar y, sobre todo, el enclave de Kudia Tahar, al sur, a 12 km de la capital, que queda cercado. Su defensa obliga al envío de fuerzas españolas desplegadas en otros lugares y a reforzar con unidades de Melilla las escuadrillas de aviones de Tetuán y Larache.

5 de septiembre, sábado. Terminado el embarque de la brigada de Ceuta, los barcos zarpan a las 14:00 horas protegidos por las fuerzas navales del norte de África. El jefe del convoy es el capitán de fragata Boado. El general Saro y su estado mayor embarcan en el crucero *Reina Victoria Eugenia*. El convoy se dirige a Río Martín, a donde llega a las 20:00 horas, embarca dos harcas rifeñas amigas y continúa hacia Uad Lau para realizar una maniobra de diversión con la simulación de un desembarco. Las barcas, cargadas con soldados, por su baja velocidad son remolcadas,

mientras las tropas efectúan ejercicios y prácticas de desembarco.

También zarpan los transportes de Melilla con la columna del coronel Goded, escoltados por unidades de la Marina de guerra francesa, y se dirigen a hacer otra operación de diversión en Sidi Dris. El jefe del convoy es el capitán de fragata Díaz Arias Salgado. Todo se realiza con orden, sin que surjan problemas de importancia.

6 de septiembre, domingo. A las 07:00 horas termina el embarque de la columna de Vera en Melilla. A las 08:00, los barcos salen a la mar acompañados por la escuadra francesa y las fuerzas navales del norte de África con rumbo a Sidi Dris.

Al mismo tiempo, zarpa la Escuadra de Instrucción concentrada en Algeciras rumbo a Río Martín. A las 15:00 horas, Primo de Rivera y su cuartel general embarcan en el acorazado *Alfonso XIII*, que es su buque insignia, y



Mapa de situación de Uad Lau y Sidi Dris, donde se realizaron simulaciones de desembarcos.
(Fuente Google maps y composición de Marcelino González).

los barcos continúan hacia Uad Lau para unirse a la operación de diversión.

Desde primera hora, aviones de Melilla realizan ataques sobre la zona de Sidi Dris. Mientras tanto, los hidroaviones efectúan reconocimientos y anotan los cambios del despliegue de las fuerzas rifeñas en las playas a ambos lados de la península del Morro, especialmente cala Bonita, La Cebadilla, La Rocosa y Suani. Al mismo tiempo, unos cuarenta aviones procedentes de Larache y Tetuán bombardean la zona de Uad Lau.

Alrededor de las 12:00 horas, la brigada de Ceuta efectúa el simulacro de desembarco sobre Ued Lau, al que se incorpora la Escuadra de Instrucción sobre las 16:30, y termina hacia las 18:00 horas. A las 19:00, la fuerza de Melilla realiza otro amago de desembarco en Sidi Dris, que finaliza a las 20:00. Parece que ninguna de estas operaciones engaña a Abd el-Krim, que en todo momento está informado de las operaciones en marcha, en las que no se producen asaltos a las playas.

Finalizadas las operaciones de diversión en Uad Lau y Sidi Dris, cada convoy emprende la marcha hacia Alhucemas.

7 de septiembre, lunes. De acuerdo con lo planificado, es el Día D para el desembarco de la brigada de Ceuta en La Cebadilla, y a las 04:00 es la Hora H. De madrugada, la fuerza naval está concentrada para iniciar el desembarco, pero muchos barcos de transporte y barcasas de desembarco metidas en la niebla son arrastradas por una corriente

muy fuerte y es necesario reagruparlas. Por ello, a las 07:30 Primo de Rivera se reúne en el *Alfonso XIII* con los jefes de las fuerzas navales, terrestres y aéreas y deciden aplazar el asalto 24 horas, hasta la madrugada del día 8. Por otra parte, la nueva operación de simulacro, planificada para ser realizada por las fuerzas de Melilla mandadas por Vera en Sidi Dris a las 06:00 horas, tampoco se puede materializar a causa de la corriente.

Para aprovechar el tiempo, los barcos y la artillería del peñón de Alhucemas baten las playas de Suani, cabo Quilates y Sidi Dris, siendo corregido su tiro desde el globo cautivo⁴ pilotado por el capitán Mola y amarrado al acorazado *Jaime I*. Mientras tanto, las escuadrillas de aviones basadas en Melilla bombardean Morro Nuevo a pesar de tener un techo de nubes muy bajo.

La brigada de Vera logra realizar el simulacro de desembarco en Sidi Dris entre las 15:00 y las 19:00 horas y, a continuación, el convoy pone rumbo a Alhucemas.

Con tantas idas y venidas, los rifeños están bastante desorientados.

La noche es muy oscura y cerrada y, de nuevo, las fuertes corrientes producen la dispersión de parte de los barcos, lo que va a dar lugar a un nuevo aplazamiento. Esa misma noche, el cañonero *Cánovas del Castillo* colisiona con el destructor *Alsedo* y es reparado de urgencia, primero en Melilla y poco después en Cartagena.

4. Este globo prestó un gran servicio corrigiendo tiros, pero recibió muchos impactos que le ocasionaron grandes pérdidas de hidrógeno, por lo que, al poco tiempo, su mantenimiento se hizo imposible y dejó de operar.

Desarrollo del desembarco. Progresión por tierra.

Finalizadas las operaciones previas y despliegues, y asumidas las consecuencias debidas a los retrasos por el mal tiempo y otras causas, llegó la hora de la verdad y tuvieron lugar las operaciones del desembarco, a las que siguieron las correspondientes progresiones por tierra hasta conseguir los objetivos propuestos, con el siguiente calendario.

Día 8 de septiembre, martes. Comienza el desembarco. El plan es desembarcar de madrugada a la brigada de Ceuta en La Cebadilla, como comenta Goded: «... utilizando todos los transportes disponibles, debidamente protegidos por las fuerzas navales y buques de guerra franceses... ambos núcleos desembarcarían sucesivamente, el primero (procedente de Ceuta)

en la playa de la Cebadilla, con la misión de envolver Morro Nuevo, estableciendo sólido frente defensivo, y el segundo (procedente de Melilla) se subdividiría a su vez en otros dos... de los que el de vanguardia realizaría demostraciones frente a la playa... para desembarcar en la que hallase menos resistencia».

Pero de nuevo, a causa de la niebla y la corriente, la flotilla de desembarco no está reunida frente la playa a las 04:30 horas como estaba previsto. La situación se complica porque muchas barcasas de la primera oleada están a varias millas de la costa y hay que ir a buscarlas, lo que produce un nuevo retraso del desembarco.

Poco antes de las 06:30 horas, los barcos de guerra comienzan un nuevo bombardeo, similar al del día anterior, al que poco después se suma la aviación. A partir de las 07:00 horas,

Desembarco de Alhucemas. Óleo sobre lienzo de José Moreno Carbonero.
(Fuente: Wikipedia)



entran en acción todas las escuadrillas de aeronaves, que han repartido sus objetivos desde el peñón de Vélez de la Gomera hasta Afrau, y muy pronto los montes de la zona de desembarco están ardiendo. En ocasiones, los aviones atacan en vuelo rasante, haciéndolo tan bajo que muchos regresan a sus bases con varios impactos de bala y dos resultan derribados, aunque sus dotaciones son rescatadas. La preparación artillera resulta muy efectiva para evitar que puedan llegar refuerzos enemigos a la playa.

A las 10:00 horas finaliza la concentración del convoy que transporta a la brigada de Ceuta. Las barcasas *K*, que han llegado remolcadas, se disponen en dos líneas: la primera transporta a la columna del coronel Francisco Franco, y la segunda lleva la del coronel Martín. Antes de emprender el traslado hacia las zonas objetivo, el capitán general Primo de Rivera embarca en el *Torpedero 22* y recorre las líneas de barcasas, cuyas tropas le vitorean, escena que es recordada en un cuadro pintado por Moreno Carbonero⁵ en 1929, perteneciente al Museo del Prado, en el que se ve al torpedero maniobrando en la bahía, con Morro Nuevo al fondo, moviéndose entre barcos atiborrados de soldados, con los generales Primo de Rivera y Sanjurjo sobre la cubierta, que son saludados desde otra embarcación.

Sobre las 11:40 horas, las barcasas de la primera oleada largan remolques y con sus motores se dirigen hacia la playa de La Cebadilla, bajo un fuego leve de artillería y

fusilería rifeña, precedidas por el bote del capitán de fragata Boado. Pero se ven arrastradas al oeste por la corriente, hacia la cercana playa de Ixdain, donde las primeras varan a las 12:00 horas, teniendo que quedarse a unos 50 metros de la orilla y con más de un metro de profundidad de agua por encontrar rocas sumergidas. Es una de las consecuencias de no haber efectuado un buen reconocimiento previo de las playas de desembarco.

Sin dudarlo se abaten las planchas, y los hombres de la primera columna de la brigada de Ceuta, bajo el mando del coronel Franco, se lanzan al mar y avanzan al toque de clarín, con el agua hasta el pecho o hasta el cuello y las armas en alto, hasta alcanzar la playa, corriendo un gran riesgo debido a la distancia de las barcasas a la orilla y a la lentitud del recorrido al moverse por el agua.



Mapa de la zona de desembarco.
(Fuente Wikipedia y composición de Marcelino González).

5. Moreno Carbonero, nacido en Málaga en 1860 y fallecido en Madrid en 1942, fue uno de los grandes pintores andaluces de su época y magnífico autor de temas históricos, que destacó por su realismo y por su dominio de la técnica del óleo.

Poco después, los rifeños abren un fuego muy intenso de ametralladora, que es neutralizado por las aeronaves. Las barcasas que llegan retrasadas también desembarcan su gente, mientras los buques de guerra continúan batiendo con su fuego las alturas cercanas. En tierra, los desembarcados se encuentran con la oposición de los rifeños, que utilizan 14 cañones de campaña de 70 y 75 mm manejados por mercenarios extranjeros. Antes de que termine de desembarcar la primera oleada, el general Saro ya está en la playa con su estado mayor.

El intenso fuego de los rifeños es contestado por los soldados, que avanzan hacia La Cebadilla para tomar la playa y Morro Nuevo, echando mano de la bayoneta calada y esquivando granadas lanzadas por los defensores. Actúan con tanta determinación que, desde el momento del desembarco hasta que ocupan los primeros objetivos, solo transcurre una hora.

Se descubre que la playa de la Cebadilla, que era la prevista en principio, está minada con más de 40 bombas de aviación enterradas en la arena (algunas fuentes hablan de 50), preparadas para ser activadas por cables eléctricos desde varias casamatas por sirvientes —al parecer mercenarios europeos— que han huido. Esto provoca el retraso del desembarco de la segunda oleada, mandada por el coronel Martín, que se inicia en La Cebadilla sobre las 13:00 horas, una vez detonadas las minas.

Los desembarcados realizan un rápido avance para continuar con la ocupación de las alturas próximas. Y comienza el lento desembarco a mano del material y pertrechos.

Tras el enérgico asalto, a las 15:00 horas han sido alcanzados todos los objetivos entre Morro Nuevo y la punta de los Frailes.

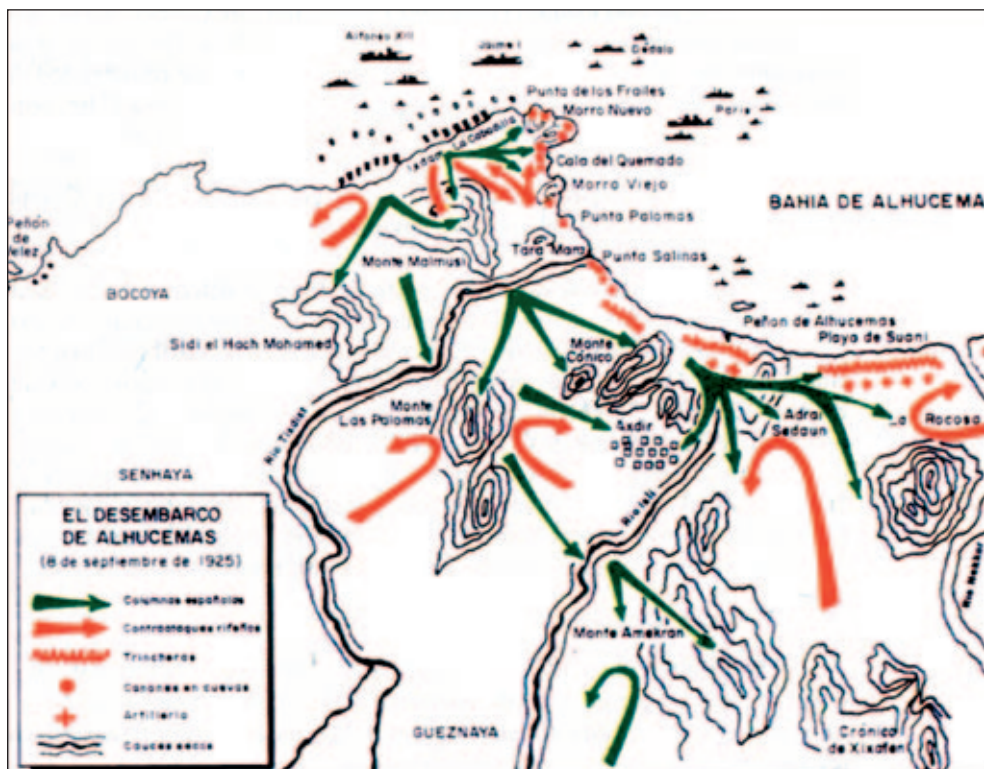
Debido a las rocas de la zona de desembarco, los carros blindados, que van en la primera oleada, no pueden desembarcar y se quedan en las barcasas al ser incapaces de salvar los 50 metros de agua hasta la playa.

Con la protección de la aviación y del fuego de apoyo de los barcos, al avanzar la tarde se consolida un frente que une las alturas de Ixdain, La Cebadilla y Los Frailes desde las estribaciones del monte Malmusi hasta la punta de Morro Nuevo. Cuando está a punto de caer la tarde, las dos primeras oleadas ya se encuentran desplegadas en tierra. Pero antes de la puesta del sol, la artillería rifeña inicia un fuerte bombardeo que causa varias bajas y diversos desperfectos. El acorazado *Jaime I* es alcanzado en la popa, el *Alfonso XIII* recibe un proyectil que le entra hasta el comedor, y otros barcos también registran diferentes daños.

Las escuadrillas de aeronaves continúan sus bombardeos, destruyen emplazamientos artilleros, atacan el cuartel general de Abd el-Krim, causan bajas en el personal del líder rifeño y, entre las fuerzas enemigas, detectan la presencia de gente con uniformes europeos.

Mientras tanto, la flotilla naval francesa, al mando de su almirante Hallier, se traslada a la bahía de Alhucemas y somete a un fuerte bombardeo las fortificaciones de la playa de Suani.

Cuando la tarde está tocando a su fin, las tropas desembarcadas consiguen consolidar



Mapa con el desarrollo de las operaciones de desembarco y avance hasta Axdir.
(Fuente: www.wikipedia.org)

una línea que comprende los frentes alcanzados por las columnas de Franco y Martín, y lo hacen bajo el intenso y persistente fuego enemigo, lo que supone un gran esfuerzo. Según algunas fuentes, sus bajas se cifran en unos 14 muertos y 110 heridos.

Es un día de una intensa actividad aérea, en el que se vuelan cerca de 130 horas, se lanzan 1.390 bombas con un total de 25 toneladas, y se disparan unos 1.700 proyectiles de ametralladora. Al finalizar, han desembarcado unos 10.000 soldados y sobre 2.000 toneladas de material. Hay que destacar el buen trabajo realizado por el globo amarrado al *Jaime I* y el dirigible de la Marina, que ayudan

de una forma muy eficaz en la corrección del tiro artillero de los barcos.

El desarrollo de las operaciones es presenciado por los agregados militares extranjeros acreditados en Madrid, que expresan sus felicitaciones por el éxito alcanzado hasta el momento y por la excelente coordinación existente, destacando el valor demostrado por las tropas y por las dotaciones de las aeronaves y ponderando la eficacia del fuego naval.

En el primer día se cumplen todos los objetivos tácticos previstos, pero no es así con los

logísticos, ya que se acusa el bajo número de barcas disponibles, la escasez de agua y la falta de mulos para el desembarco y transporte de material, lo que obliga a desembarcar a brazo municiones y pertrechos, sometiendo a las tropas a un trabajo penoso, muy lento y peligroso, bajo el fuego de hostigamiento del enemigo, ocasionando grandes retrasos en la cabeza de playa⁶.

Día 9 de septiembre, miércoles. Finaliza el desembarco de la brigada de Ceuta. A la 01:30 llegan a la playa los primeros hombres de la tercera oleada, mandada por el teniente coronel Campins, que ha tenido que esperar a que las barcas de desembarco quedaran libres. Se prepara la playa de la Cebadilla, donde se completa el desembarco de material de la brigada de Saro, y se deja de usar la de Ixdain por estar muy expuesta. También se desembarcan los carros de combate⁷ que se habían quedado en las barcas el día anterior, aunque resultan muy poco eficaces.

Los desembarcados establecen un dispositivo fortificado de seguridad y vigilancia delante de las líneas avanzadas. La artillería del peñón de Alhucemas y de los barcos hace fuego de contrabatería por encima del campamento de las fuerzas desembarcadas y contra los barrancos y la pendiente norte del monte Malmusi, donde se localizan varios nidos de ametralladoras. La aviación vuelve a intervenir, aunque a menor ritmo

que el día anterior, reduciendo sus horas de vuelo casi a la mitad. Se pierden dos aviones *Dornier*, uno por avería y el otro al ser derribado, aunque sus dotaciones se salvan. Y por la noche hay muy poco tiroteo; mientras, los barrancos delante de las líneas aliadas son iluminados por los proyectores de los barcos, como lo harán en los días siguientes.

Los barcos mercantes, fondeados frente las playas de desembarco, tienen que retirarse ante la intensidad del fuego rifeño y alguno es alcanzado, como es el caso del *capitán Segura*.

Sanjurjo, que ha desembarcado para comprobar la robustez de la cabeza de playa, pasa al *Alfonso XIII* para informar a Primo de Rivera, que acto seguido se desplaza a Tetuán, ya que las operaciones en la zona de Beni Hosmar no van por buen camino. La situación de Kudia Tahar empieza a ser desesperada; sus defensores, faltos de casi todo y con muchas bajas, están a punto de claudicar. De su enclave, de unos 130 hombres mandados por el capitán Zaldívar, apenas queda medio centenar operativo, por lo que Primo de Rivera decide retirar algunas unidades de la brigada de Melilla para mandarlas en su ayuda.

Día 10 de septiembre, jueves. El buen tiempo y el estado de la mar permiten acelerar la descarga de víveres, munición y pertrechos de la brigada de Ceuta, que está

6. De las actividades de este día, dice un comunicado de prensa de la época: «Durante el resto del día se procedió a desembarcar el material necesario para continuar la operación. Estas operaciones fueron, aunque bien organizadas, lentísimas, pues las escasas barcas se utilizaban a la vez tanto en función táctica como logística, además de servir para la evacuación de bajas, y ese resultaba un compromiso imposible. No obstante, al anochecer, la brigada Saro estaba sólidamente establecida en la línea de alturas alcanzada. Al final del día 10.000 hombres estaban ya en tierra».

7. Primer desembarco de la historia de carros de combate en una costa hostil.



Vista del crucero Méndez Núñez. (Colección Marcelino González)

prácticamente completa en tierra. La disponibilidad de barcas permite desembarcar algunas fuerzas de la columna de Melilla del coronel Goded.

Entretanto, el acorazado *Alfonso XIII* se desplaza al interior de la bahía de Alhucemas y, junto con la artillería del peñón, neutraliza el intenso fuego de los cañones rifeños situados en Adrar Sedum y monte de las Palomas. Las fuerzas enviadas por Primo de Rivera para apoyar Kudia Tahar llegan a la zona de Tetuán.

Día 11 de septiembre, viernes. El momento más crítico. A las 06:30, el resto de la columna de Melilla, que hasta entonces se encontraba a la espera de ver cómo se desarrollaban las operaciones, con un gran retraso por la lentitud del desembarco del material, comienza a desembarcar en la playa de los Frailes, contando con una fuerte protección aérea.

Inicialmente pone en tierra a unos 3.000 hombres.

Se realizan dos simulacros de desembarco en Suani y Uad Lau. Con el primero se pretende aliviar la presión que los rifeños ejercen sobre la cabeza de playa. Con el de Uad Lau se trata de cooperar en la liberación de Kudia Tahar. Pero el avance de las fuerzas es lento y los resultados son muy pobres.

Se reincorporan a sus puestos tropas rifeñas que habían estado retenidas en Uad Lau y Sidi Dris por las maniobras de diversión. Para intentar deshacer el cerco español y poner freno al desembarco, Abd el-Krim llega a enviar patrullas suicidas, que fracasan ante la resistencia de las tropas desembarcadas. De aquellos asaltos, el más sangriento y feroz tiene lugar en la noche del día 11, en el que los españoles resisten pero no son capaces de avanzar, entre otros problemas porque no

hay agua para los mulos que tendrían que transportar el material⁸.

El ataque rifeño comienza a las 20:30 horas, en que cargan con furia contra las cansadas tropas españolas. Es la preparación de otro ataque rifeño que se produce sobre las 22:00. Y hacia media noche, en una acción suicida, unos 1.500 rifeños de Beni Urriaguel, de ellos 200 juramentados, se lanzan en tromba contra los desembarcados. La línea de defensa se rompe en varias ocasiones, obligando a la retaguardia española a enviar refuerzos para evitar el colapso. Es el momento más crítico de todo el desembarco, ya que si la columna española es vencida, el resto del ejército puede ser cogido por sorpresa y atacado mientras desembarca. Los embates se prolongan durante la noche y la madrugada siguiente.

Esta ofensiva se produce contra la columna de Goded, cuya responsabilidad es «defender las posiciones de vanguardia más cercanas al enemigo». Como narra él mismo: «El punto de ataque estaba bien elegido pues si, como esperaba Abd el-Krim, hubiese logrado hundir el frente de la columna... las fuerzas enemigas, descendiendo por la barrancada de la playa de los Frailes, habrían cogido de revés todas las posiciones de la columna de Ceuta, cortando las de la playa de la Cebadilla y la situación del cuerpo de desembarco habría



Retrato de Abd el-Krim. (Dibujo a lápiz por Marcelino González a partir de una fotografía de época).

sido desesperada». Goded continúa su relato diciendo: «Fue la noche más amarga que he pasado en mi vida militar, más que por el peligro material que en ella corrimos los que soportamos la violenta y desesperada reacción enemiga, por la enorme responsabilidad que sobre mi columna pesaba y las tremendas consecuencias que comprendí tendría el ataque para todo el cuerpo de desembarco si el enemigo lograba romper nuestro frente».

Día 12 de septiembre, sábado. Continúan los ataques rifeños en las primeras horas y a la amanecida. Al alba, muchos soldados españoles han agotado sus municiones y repelen los ataques a pedradas.

8. La falta de mulos es uno de los grandes problemas logísticos. En principio no se desembarcan para que las tropas tengan agua en las playas, lo que las obliga a descargar a brazo la artillería, munición y pertrechos, con el consiguiente agotamiento físico. Para desembarcar los mulos hace falta mucha agua en las cabezas de playa, que está siendo consumida por las tropas, por lo que es necesario hacer aguada en tierra y contar con los mulos que transporten el material para dicha aguada, cosa que no se puede hacer porque en las playas no hay agua para ellos. De esta manera se crea un círculo vicioso o pescadilla que se muerde la cola, que lleva su tiempo solucionar.

Entran en actividad todos los servicios de tierra: hospital de campaña, depósito de intendencia, estación radio, etc., pero siguen los problemas por la falta de mulos y la escasez de agua.

Por la noche, Abd el-Krim, que tiene concentrado en la zona de La Cebadilla un fuerte contingente para tratar de rechazar la invasión, después de intensos cañoneos de dos horas de duración, realiza un nuevo contraataque, que también es rechazado.

Día 13 de septiembre, domingo. Finaliza el asedio de los rifeños a Kudia Tahar al ser derrotados. El capitán Zaldívar ha muerto en combate y le ha sucedido el teniente Causillas, que está herido. En la defensa del enclave ha habido cerca de mil bajas españolas y se han concedido 10 laureadas, la mayor parte a título póstumo.

Por la noche, con el empleo de mucho fuego de mortero y bombas de mano, Abd el-Krim lleva a cabo otro fuerte ataque contra las fuerzas desembarcadas, que también es rechazado de forma contundente. Tras esta gran ofensiva, los rifeños comienzan poco a poco a replegarse a sus cabilas, aunque continúan las acciones, a veces muy sangrientas.

Día 14 de septiembre, lunes. Tregua de alto el fuego. Continúa el desembarco de material, que se va acumulando en las playas, mientras las barcas realizan una gran labor, aunque algunas resultan alcanzadas por el fuego enemigo, entre ellas las K-1, K-4, K-21 y K-22.

Los rifeños piden un alto el fuego para retirar los muertos caídos en los ataques nocturnos,

que le es concedido. En consecuencia, por la noche se establece una tregua.

Día 15 de septiembre, martes. A pesar del mal tiempo, continúan los desembarcos y gran parte del personal y del material ya está en tierra.

Día 16 de septiembre, miércoles. Debido al fracaso sufrido por los rifeños al intentar frenar a las fuerzas desembarcadas y tras la derrota en Kudia Tahar, la moral de los hombres de Abd el-Krim está muy baja. Para tratar de contrarrestar los efectos de los últimos reveses, da comienzo un intenso fuego artillero rifeño contra las fuerzas desembarcadas, al que éstas no pueden responder ni hacer frente con la artillería puesta en tierra por ser de menor calibre, lo que obliga a la aviación a emplearse a fondo, lo que a veces resulta muy complicado, ya que, con frecuencia, los rifeños cambian los emplazamientos de sus piezas para evitar que sean localizadas y neutralizadas.

Día 17 de septiembre, jueves. El grueso de la columna de Melilla finaliza el desembarco. Entretanto, los rifeños intentan por todos los medios evitar los bombardeos aéreos y los reconocimientos. Las escuadrillas de aeronaves aliadas vuelven a intensificar sus ataques y se ven reforzadas con la incorporación de los aviones que regresan de la liberación de Kudia Tahar. En el transcurso de estas operaciones son derribados cuatro aparatos y otros tres resultan muy dañados al amenizar con averías en los motores.

Día 18 de septiembre, viernes. Unos 13 transportes fondeados, que hasta entonces

han tenido muchos problemas para descargar por el mal tiempo reinante, pueden empezar a hacerlo con normalidad ante la mejora de la climatología.

Día 19 de septiembre, sábado. Desembarcan los primeros mulos, que suponen un gran alivio para la esforzada tropa y son recibidos con gran alegría, aunque siguen siendo insuficientes. Por la noche tiene lugar otro importante contraataque rifeño.

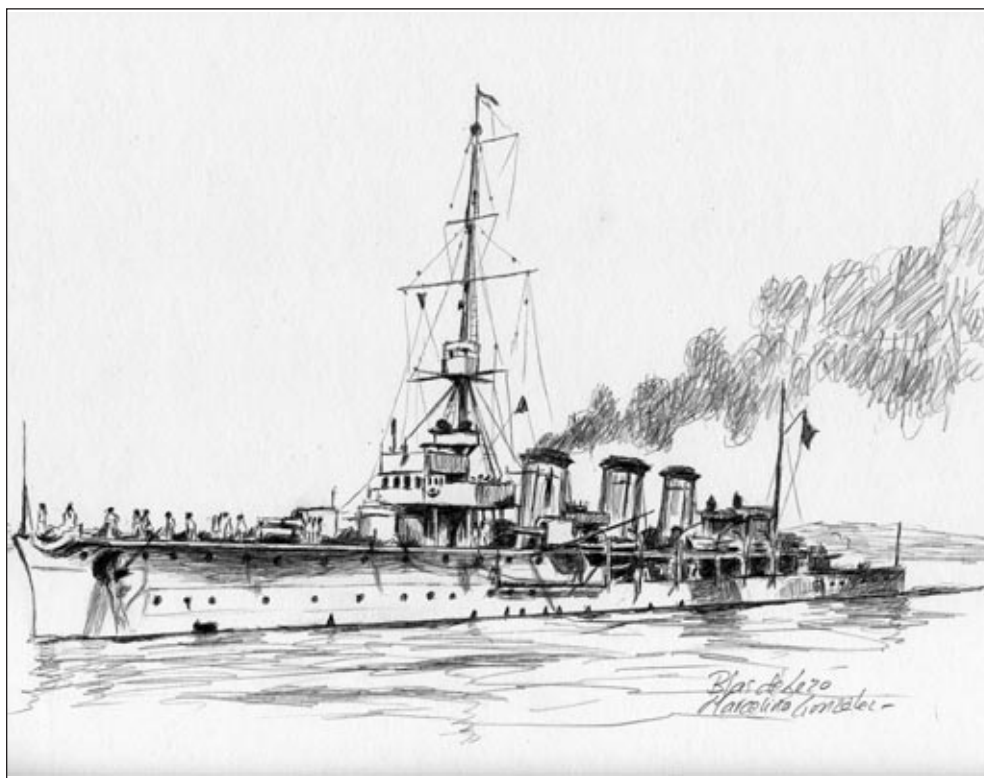
Día 20 de septiembre, domingo. Finaliza el desembarco de la artillería. En las primeras horas de la mañana, el general Primo de Rivera se traslada a tierra. Pasa revista al campamento del general Saro y a continuación regresa al acorazado *Alfonso XIII* con el general Sanjurjo.

Días 21 y 22 de septiembre, lunes y martes. Continúan las operaciones por la bahía de Alhucemas. El día 21, Sanjurjo decide iniciar el avance en la jornada siguiente. Pero se retrasa porque la situación logística es crítica debido a la falta de municiones, víveres y mulos para el transporte de la artillería. Se hacen grandes esfuerzos en la noche del 21 al 22 y se consigue llevar a cabo varios desembarcos, aunque los animales de carga siguen siendo escasos. Para mayor desgracia, la *K-22* recibe dos proyectiles que matan 14 mulos.

Día 23 de septiembre, miércoles. Ocupación de la bahía de Alhucemas. Por fin se da la orden de continuar el avance hacia

Acorazado *Alfonso XIII*. (Museo Naval de Madrid)





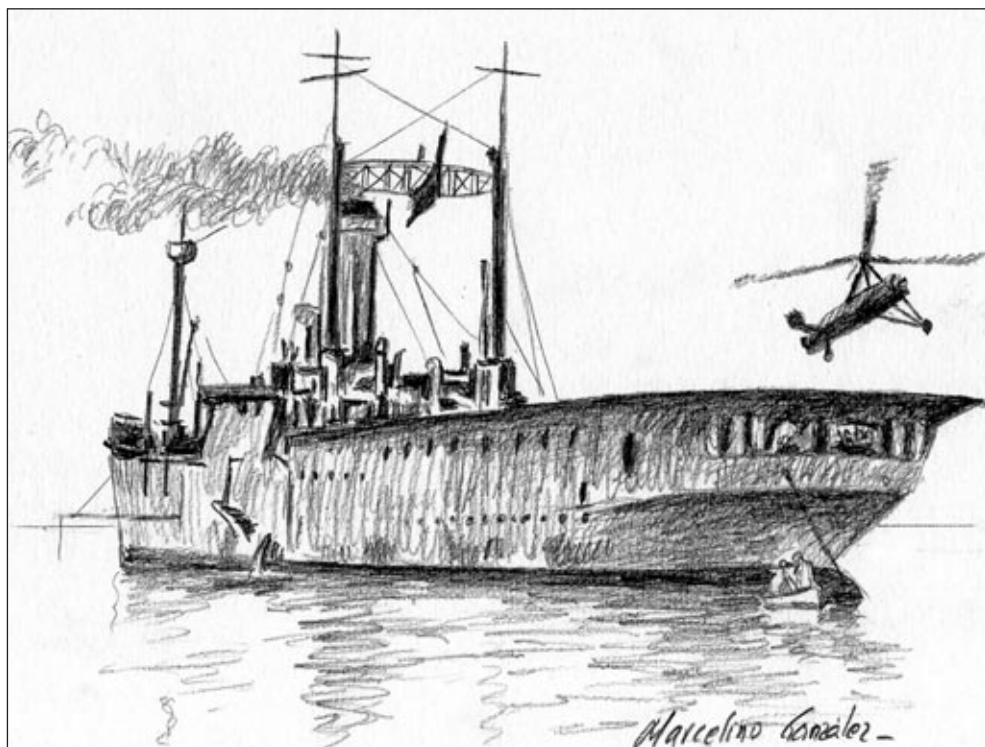
Crucero *Blas de Lezo*. (Dibujo a lápiz por Marcelino González).

Beni Urriaguel, cabila de Abd el-Krim, para entrar en Axdir. Está prevista la ocupación del monte Malmusi, en el que los rifeños tienen un fuerte despliegue de artillería y desde donde dominan Morro Nuevo y Morro Viejo, y llegan a neutralizar en parte el fuego de los barcos, obligando a los cruceros a retirarse de la zona, en la que sólo permanecen los acorazados con dificultades, ya que cada uno de ellos llega a encajar unos 40 impactos.

Para proteger el avance de las fuerzas en tierra, al amanecer intervienen todas las escuadrillas de aeronaves de Larache, Melilla y Tetuán, que procuran mantener en la zona de manera constante ocho

aviones, bombardeando y ametrallando las posiciones enemigas sin parar.

La Escuadra de Instrucción ocupa puestos para batir diferentes objetivos. El acorazado *Alfonso XIII* se sitúa cerca de Morro Viejo, enfilando el barranco del río Tisdit. El *Jaime I* se posiciona entre el *Alfonso XIII* y el peñón de Alhucemas para bombardear los barrancos del Tisdit y del Islí. Los cazatorpederos *Lazaga* y *Velasco*, el cañonero *Dato* y un torpedero se colocan al norte de los acorazados. Y los barcos de las fuerzas navales del norte de África, *Victoria Eugenia*, *Méndez Núñez*, *Lezo*, *Extremadura*, *Cánovas* y dos torpederos, se sitúan frente a La Cebadilla. Los cañones medianos de la Escuadra disparan sobre los



Vista del portaaviones *Dédalo*. (Dibujo a lápiz por Marcelino González)

objetivos que les señala la aviación, y la artillería del islote de Alhucemas lo hace en contrabatería. Todos ellos contribuyen a facilitar el avance de las tropas en tierra para que alcancen sus objetivos con las menores pérdidas posibles. Los acorazados, que son los más cercanos a la costa, son los que más sufren el fuego enemigo de cañón y reciben bastantes daños. Tal es el caso del *Jaime I* al encajar un proyectil que penetra en la cámara del segundo comandante.

A las 07:30 horas rompen la marcha las fuerzas de las brigadas de Saro y Fernández Pérez. Los hombres del coronel Martín avanzan sobre el macizo montañoso Hach Mohamed. Y la columna del coronel Franco tropieza con una gran resistencia, teniendo

que atrincherarse en los barrancos de la zona mientras es bombardeada desde una loma anterior a los cuernos de Xauen, desde donde los rifeños lanzan un continuo y mortífero fuego. La explosión de minas también hace muy difícil el avance, pero la columna desborda por su izquierda al enemigo y, en una acción casi suicida, conquista la citada loma, de donde huyen sus defensores, dejando tras de sí decenas de cadáveres.

Al mismo tiempo, los hombres del coronel Goded llegan a las estribaciones del monte Malmusi Bajo, de las que se apoderan hora y media más tarde. La rápida y precisa maniobra del ala izquierda de la columna deja en la cala del Quemado a núcleos enemigos, que se ven con la retirada cortada, por

lo que tienen que huir por la playa, donde la artillería naval les causa muchas bajas.



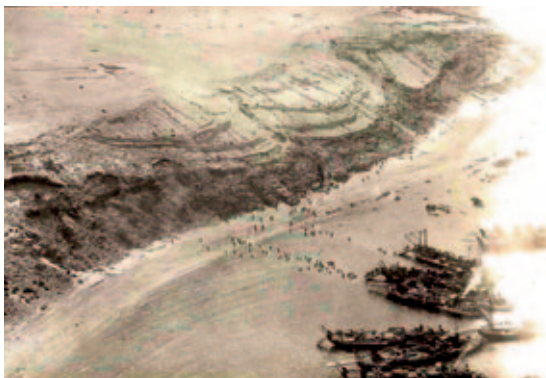
La playa de Morro Nuevo en los días del desembarco.
(Tarjeta postal colección de Marcelino González)

A las 09:00 horas, prácticamente se han alcanzado todos los objetivos previstos, habiendo ocasionado al enemigo más de 300 muertos y muchos prisioneros.

Por la tarde, las operaciones aéreas se extienden hacia el sur, en medio de unas condiciones meteorológicas muy adversas. Se bombardean las laderas del monte de las Palomas para evitar que se puedan reunir los dos grupos de rifeños, que se batan en retirada por las alturas de Tisdit en dirección al río Islí, y son insistentemente ametrallados. Da una idea de la intensidad de estos ataques la cantidad de munición gastada: se lanzan 1.133 bombas, con un total de 21 toneladas, y se disparan 2.000 proyectiles de ametralladora. Las condiciones meteorológicas son tan duras que el mando considera que de persistir al día siguiente se restringirá el empleo de la aviación para reducir en lo posible la fatiga de los tripulantes y el desgaste del material.

En las acciones de esta jornada destacan la intervención del batallón de infantería de marina; la actuación del grupo de escuadrillas *Fokker*, que se mantiene en el aire más de tres horas seguidas, y los ataques del dirigible SCA del *Dédalo*, pilotado por el alférez de navío Carrasco, que realiza varios vuelos hacia Malmusi para arrojar sus bombas, regresando a su base con 27 impactos de bala.

Al finalizar el día, se da por terminada la ocupación de toda la bahía de Alhucemas y se empiezan a usar las playas orientadas al este, como la de El Quemado, que de la orilla al llano tiene un desnivel de 40 metros.



Desembarco en la bahía de Alhucemas. Se puede ver que a unos metros del agua el terreno es muy abrupto.
(Fotografía de la prensa de la época)

Día 24 de septiembre, jueves. El mal tiempo no impide que se lleven a cabo muchos vuelos de reconocimiento y algunas misiones de bombardeo.

Días 25, 26 y 27 de septiembre, viernes, sábado y domingo. Días de temporal. Se suspenden



Barcaza K en la playa. (Fuente: www.wikipedia.org)

los vuelos a causa del recrudecimiento del fuerte temporal de levante, con mucho viento, nubes muy bajas y lluvias intensas. Los remolques y barqueos de aljibes y barcazas se realizan con grandes dificultades, y los remolcadores tienen que multiplicar sus esfuerzos. El día 26 se termina de ocupar la línea de alturas que dominan Alhucemas. A partir de esta fecha, la falta de agua empieza a ser angustiosa.

Días 28 y 29 de septiembre, lunes y martes. Por la mejora del tiempo, aumenta el número de vuelos de reconocimiento y vigilancia y se efectúan algunos bombardeos para preparar el avance de las tropas hacia el monte de las Palomas y Adrar Sedum. Durante uno de los vuelos de reconocimiento se toman varias fotografías de un asentamiento artillero enemigo y se comprueba la existencia de 18 piezas, con dos grupos de prisioneros españoles dispuestos a modo de escudos humanos, por lo que se prohíbe su bombardeo.

Día 30 de septiembre, miércoles. Finaliza el desembarco. Amanece un día espléndido en el que se termina con el desembarco de todo el personal y mate-

rial, y da comienzo la etapa final de penetración tierra adentro para facilitar la ocupación de los montes de las Palomas y Cónico, Buyibar y Adrar Sedum y, finalmente, entrar en Axdír.

Los dos acorazados y algunos cruceros y destructores protegen con su fuego el avance de las tropas. Las aeronaves

se emplean a fondo y alcanzan el punto de mayor actividad, en el que más de 60 aviones, escalonados cada 45 minutos por escuadrillas, a veces volando a cotas muy bajas, atacan las posiciones enemigas, que son desalojadas y sufren numerosas bajas. Se llegan a lanzar 30 toneladas de bombas y se disparan 1.800 proyectiles. Se pierden tres aviones, aunque sus dotaciones son rescatadas ilesas. También es abatido el dirigible del *Dédalo* cuando está efectuando reconocimientos, al recibir tantos balazos que se queda sin motores, pierde altura y cae al mar. Y aunque se recupera con su piloto, está tan maltrecho que no vuelve a operar.

Día 1 de octubre, jueves. Los rifeños muertos desde el primer desembarco se cifran en unos 2.000. Goded lanza con éxito un ataque contra Adrar Sedum y La Rocosa y ocupa la línea Adrar Sedum hasta Amekran. Se aproxima el final de la operación al ocuparse una zona que permite la penetración en el corazón del Rif.

Día 2 de octubre, viernes. Ocupación de Axdír. Se toma La Rocosa sin que el enemigo oponga resistencia, lo que deja claro

el deterioro de sus fuerzas. Las tropas se adentran por las zonas de caseríos de Axdir, siguen por la orilla izquierda del Yber-Loken y llegan hasta el río Guis por la playa situada frente a Alhucemas. Los aviones continúan con sus operaciones de vigilancia y reconocimiento y colaboran en la limpieza de partidas sueltas. Se ocupa totalmente el poblado de Axdir, guarida de Abd el-Krim, que nunca había sido tomado, donde son liberados algunos soldados aliados prisioneros y se toma intacta la notable biblioteca árabe que había reunido el hermano del caudillo rifeño. Mientras tanto, el desmoralizado enemigo huye y encuentra refugio en monte Hammam. Se han conseguido todos los objetivos. A partir de este momento,

El mariscal Pétain recibe la noticia de la toma de Axdir y del cuartel general de Abd el-Krim este día por la tarde, lo que le lleva a seguir con su avance por el sur, que había iniciado el día 25 de agosto y continuado el 10 de septiembre con una ofensiva desde el río Uarga hacia el norte, que facilita el cierre de la pinza que las fuerzas de los dos países —España y Francia— habían concebido para conseguir la pacificación total de Marruecos.

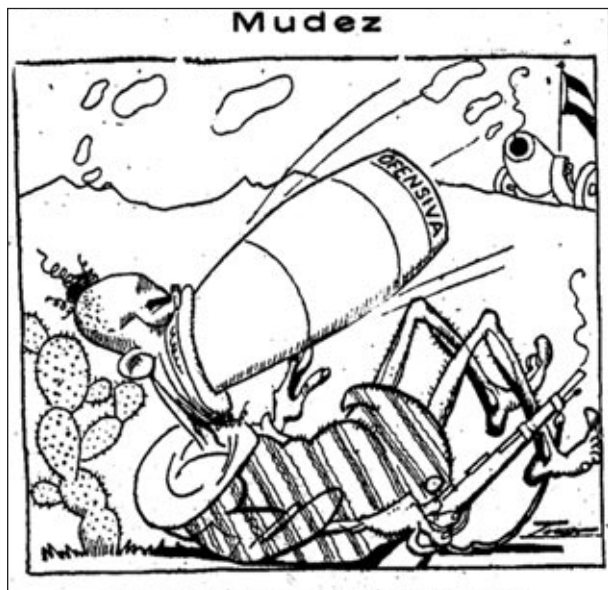
Días 3 a 12 de octubre. Continúan las operaciones por tierra.

Día 13 de octubre, martes. Final de la operación. La toma del monte Xixfen permite iniciar la estabilización de la zona de Axdir,

con lo que se puede dar por terminada de forma definitiva la operación del desembarco de Alhucemas. Sólo queda explotar el éxito.

Hacia un final definitivo

La conquista de la zona es una magnífica baza para el desarrollo de las campañas de 1926 y 1927, que permiten alcanzar la solución definitiva del conflicto. Las operaciones continúan en el tiempo, se consolidan las posiciones en tierra y, a partir de la primavera de 1926, desde Alhucemas se llevan a cabo una serie de actividades que conducen a la derrota de Abd



Mudez en la guerra de Marruecos.
(Caricatura publicada en la prensa de la época).

sólo quedan pequeñas intervenciones para dar por finalizada la operación.

el-Krim. Finalmente, el 10 de julio de 1927 se llega al final de la guerra y a la pacificación



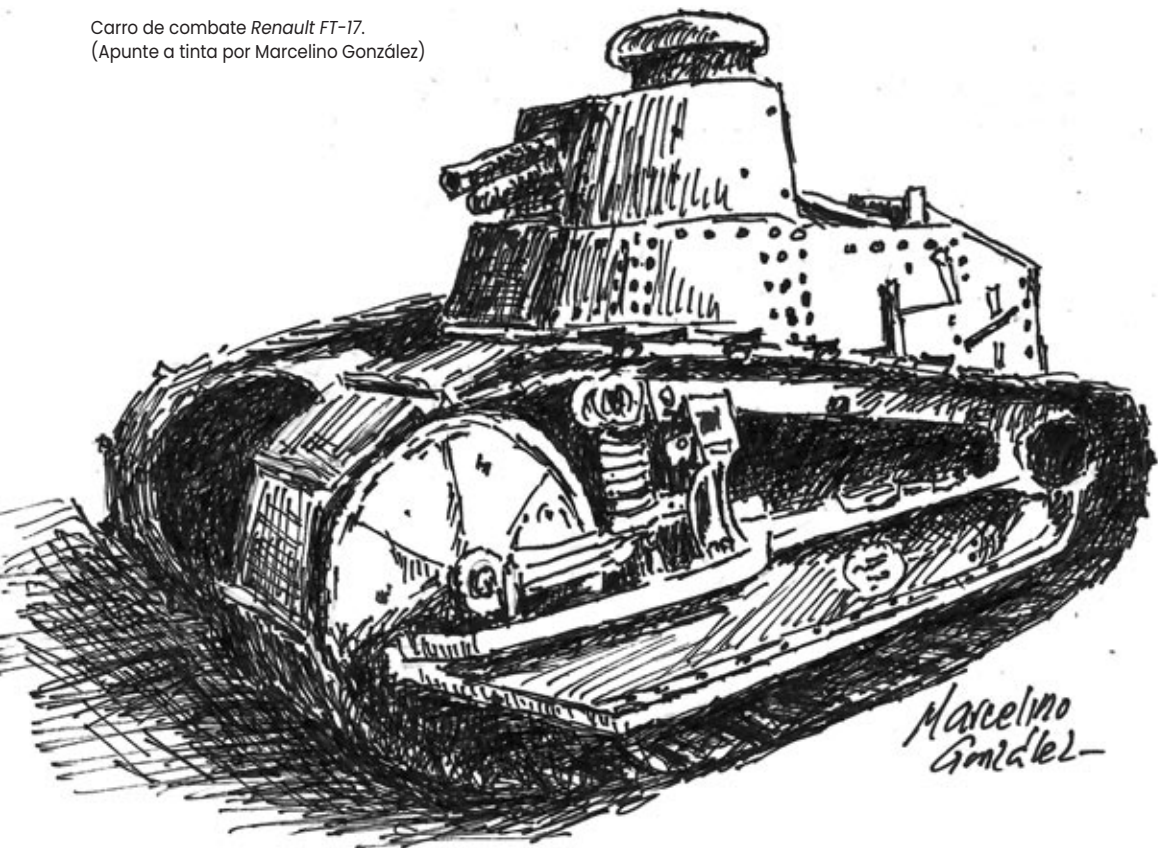
Hidroavión Macchi. (Fuente: Armada)

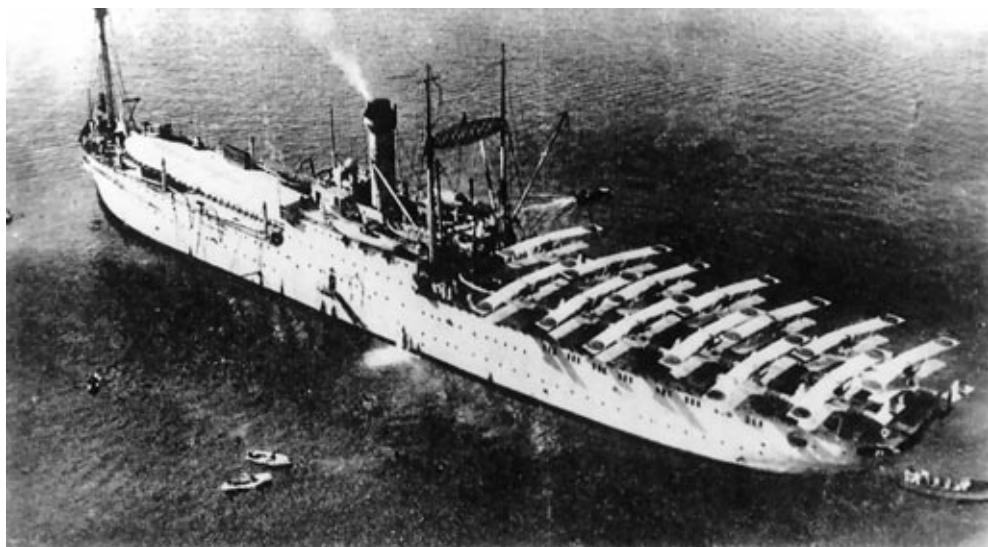
Últimos comentarios

El desembarco se produciría en un terreno muy difícil y bien conocido por los del Rif. Para España iba a ser la primera operación anfibia moderna de su historia, y en la mente de todos estaba el fracaso de las fuerzas aliadas en el desembarco de 1915 en Gallipoli. En consecuencia, se hizo un detallado planeamiento de la operación, gracias al cual el desembarco en Alhucemas fue un éxito que acalló a los que decían que sería un total fracaso,

del Protectorado español de una vez por todas. Pero ésta es otra historia.

Carro de combate Renault FT-17.
(Apunte a tinta por Marcelino González)





Portaeronaes Dédalo. (Fotografía publicada por la prensa de la época).

aunque hubo deficiencias y fallos importantes en los que el factor suerte echó una mano.

El estudio de la climatología, las nieblas, las corrientes de la zona (bastante conocidas), los vientos (predominantes de levante o poniente, que no eran ninguna sorpresa) y otros factores se habían dejado un poco de lado y ocasionaron problemas e importantes retrasos en el desarrollo de las operaciones. Tampoco se había prestado especial atención al reconocimiento previo de las playas, apareciendo un montón de minas en La Cebadilla, que no fueron efectivas debido a la corriente que llevó a las barcasas a la playa de al lado; las primeras vararon a 50 metros de la orilla, en una zona rocosa con la que no se contaba. Las utilizadas resultaron eficaces pero escasas y se tuvieron que multiplicar en sus cometidos: desembarcos del personal, evacuación de heridos, transporte de material a las playas,

etc., además de los problemas logísticos ya comentados de escasez de agua y falta de mulos.

Destacó la abnegación y el espíritu de sacrificio de la gente, la inestimable aportación de las barcasas de desembarco a pesar de su reducido número, la eficacia del fuego de los barcos, el apoyo proporcionado por las aeronaves, la labor de los escoltas, remolcadores, transportes, aljibes y demás unidades navales y la buena coordinación entre todos los participantes.

El éxito alcanzado fue como un balón de oxígeno para el bastante maltrecho orgullo nacional español, a la vez que consolidó la figura del general Miguel Primo de Rivera que, con su dictadura, lideraba el Gobierno de España. Esta victoria militar ha sido utilizada como propaganda para el refuerzo del régimen del momento y para silenciar críticas.

Por otra parte, fue la primera vez en la historia que operaron de forma simultánea y coordinada fuerzas de tierra, navales y aéreas de dos países, España y Francia, bajo un solo mando unificado, el general Primo de Rivera, mientras que el general José Sanjurjo ostentaba el mando de las fuerzas desembarcadas, entrando en combate aviones, hidroaviones y carros de combate, junto a las fuerzas del Ejército, la Infantería de Marina y los barcos.

Fue una de las primeras ocasiones en que se emplearon aviones para proporcionar apoyo aéreo cercano, y la primera vez en la historia en la que se utilizaron carros de combate en un desembarco, concretamente 11 carros ligeros *Renault FT-17* y media docena de los antiguos *Schneider CAI*, aunque resultaron muy poco útiles. Según fuentes consultadas, en el desembarco de Alhucemas murieron 23 jefes y oficiales y 333 soldados (131 europeos y 202 indígenas) y fueron heridos 104 jefes y oficiales y 1.804 soldados (755 europeos y 1.049 indígenas).

De los medios aéreos, se perdieron ocho aviones por accidente o derribados, otros siete fueron averiados, no causó baja ningún hidroavión y sólo alguno recibió averías, y se perdió el globo SCA.

Esta operación ha sido estudiada en muchas academias militares, sentó las bases para la organización, ejecución y desarrollo táctico de futuras operaciones anfibias, e influyó en la creación de doctrina. Ha servido como referente para otras intervenciones militares y fue tomada como ejemplo por el general Eisenhower para el desembarco de Normandía, por MacArthur para la campaña del Pacífico o en el desembarco en Inchon en la guerra de Corea.

También tuvo un gran impacto en la memoria, la autoestima y el orgullo español por la valentía y espíritu de sacrificio demostrados por los soldados españoles, por las innovaciones tácticas, técnicas y tecnológicas empleadas, y por los éxitos alcanzados después de tantos desastres sufridos.

BIBLIOGRAFÍA.

- Aguilera Y Elías, Alfredo. (1979). *Buques de guerra españoles. 1885-1971*. Editorial San Martín. Madrid. 147 páginas.
- Aláez Rodríguez, O. (diciembre de 1972). «La lección logística de Alhucemas». *Revista general de Marina*. N.º 183. Páginas: 595-622.
- Álvarez-Maldonado Muela, Ricardo; Gamundi Isua, Abel Ángel. (1994). *Las operaciones anfibias*. Empresa Nacional Bazán. 325 páginas..
- Blanco Núñez, José María. (2017). «El desembarco de Alhucemas (1925)». Capítulo del libro *Campañas, batallas y hechos militares singulares*. Ministerio de Defensa. Madrid. Páginas: 487-507.
- Cervera Pery, José. (agosto-septiembre de 2020). «La Marina en Marruecos. El largo camino hacia Alhucemas». *Revista general de Marina*. Páginas: 197-208.
- Domingo, Paco. «Desembarco de Alhucemas». [www. Grandes batallas.es](http://www.grandesbatallas.es). (Fecha de consulta: 15 de mayo de 2025). Disponible en: <http://www.grandesbatallas.es/batallapor cien20depor cien20alhucemas.html>
- Fayanás Escuer, Edmundo. (28 de marzo de 2025). «Grandes batallas en la historia. El desembarco de Alhucemas». [Nuevatribuna.es](https://www.nueva-tribuna.es/articulo/sociedad/historia-belica-espana-marruecos-desembarco-alhucemas/20250328195602236910.html). (Fecha de consulta: 7 de junio, 2025). Disponible en: <https://www.nueva-tribuna.es/articulo/sociedad/historia-belica-espana-marruecos-desembarco-alhucemas/20250328195602236910.html>
- Flores Alonso, Ángel; Cicuéndez Ortega, Juan Manuel. (1990). *Guerra aérea sobre el Marruecos español (1913-1927)*. Museo del Aire. Madrid. 79 páginas.
- García, Dionisio. (Agosto-septiembre, 2000). «El desembarco de Alhucemas setenta y cinco años después». *Revista general de Marina*. Páginas: 307-318.
- Goded Llopis, Manuel. (1932). *Marruecos. Las etapas de la pacificación*. Compañía Ibero Americana de publicaciones. 459 páginas.
- González Fernández, Marcelino. (2017). *El buque acorazado. Su historia y su presencia en la Armada*. Navantia S.A. Madrid. 339 páginas.
- González Fernández, Marcelino. (2024). «El desembarco en Alhucemas». *Proa a la mar*. N.º 186. Páginas: 19-21
- Jiménez Moyano, José. (2007). «El desembarco de Alhucemas, un hito de la historia Militar». *Revista de Historia Militar*. N.º 101. Páginas 169-204.
- Mateos Navarro Iván. (6 marzo de 2025). «El Desembarco de Alhucemas, hito en la historia militar española». *Cisde Observatorio*. (Fecha de consulta: 17 de mayo de 2025). Disponible en: <https://observatorio.cisde.es/actualidad/el-desembarco-de-alhucemas-hito-en-la-historia-militar-espanola/>
- Mesa Gutiérrez, José Luis de. (noviembre de 2021). «El desembarco de Alhucemas». *Desperta Ferro*. Número 11, 2.ª edición. Páginas: 16-22.
- MixtelL. (6 de abril de 2010). «Desembarco de Alhucemas». *Recursos académicos*. (Fecha de consulta: 16 de mayo de 2025). Disponible en: <https://www.recursosacademicos.net/desembarco-de-alhucemas/>
- Navarro Suay, R; PLAZA TORRES, J.F. (Octubre-diciembre, 2012: «1925). *Cuando volvimos a ser grandes... el apoyo sanitario en el desembarco de Alhucemas*. *Sanidad Militar*. Vol. 68, N.º. 4. Madrid
- Sánchez Méndez, José . (septiembre de 2001). «El desembarco de Alhucemas». *Operaciones anfibias de Gallipoli a las Malvinas*. Monografías del CESEDEN, N.º47. Ministerio de Defensa. Madrid.
- Varios Autores. (2027). *Cien años de Aviación Naval, 1917-2017*. Ministerio de Defensa, Armada Española. Madrid. 323 páginas.
- Varios Autores. (2024). *Desembarco de Alhucemas*. Cascaborra Ediciones. 68 páginas.
- Varios Autores. (noviembre de 2021). «El desembarco de Alhucemas, 1925». *Desperta Ferro*. Número 11, 2.ª edición.
- Varios Autores. (2021). *Historia de la Armada*. Ministerio de Defensa. 277 páginas.
- Villatoro, Manuel P. (14 de enero de 2014). «Desembarco en Alhucemas, el «Día D» de las tropas españolas en el norte de África». *ABC*. (Fecha de consulta, 12 de mayo de 2025). Disponible en: <https://www.abc.es/historia-militar/20140112/abci-desembarco-alhucemas-tropas-espanolas-201401111236.html?ref=httpspor cien3Apor cien2Fpor cien2Fwww.abc.espor cien2Fhistoria-militarpor cien2F20140112por cien2Fabci-desembarco-alhucemas-tropas-espanolas-201401111236.html>

RESULTADO Y CONSECUENCIAS ACADÉMICAS DEL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS EN SU CENTENARIO

Introducción

La actual doctrina anfibia, recogida en el ATP-8, prácticamente no ha sido variada desde el final de la Segunda Guerra Mundial. El nuevo marco estratégico y la aparición de nuevas misiones están motivando una reconsideración de la misma, que empieza por cambiar la tradicional definición de operación anfibia por la siguiente¹:

A military operation launched from the sea by an amphibious force (AF) to conduct landing force (LF) operations within the littorals. The littorals include those land areas (and their adjacent sea and associated air space) that are predominantly susceptible to engagement and influence from the sea and may reach far inland.

El objeto de este artículo es una revisión sistemática de los trabajos académicos y detallar la información recogida en la *Revista general de Marina*, decana de nuestras publicaciones periódicas, analizando los problemas que hubo que enfrentar en la

guerra del Rif durante el desembarco de Alhucemas. La elección del hecho no es casual, sino que ha venido dada por su importante valor en la historia de España y por cumplirse en estas fechas su centenario.



Estudios previos realizados sobre el desembarco de Alhucemas. (Imagen facilitada por el autor)

1. US Department of Defense (2019): *Joint Publication 3-02. Amphibious Operations*. Disponible en https://irp.fas.org/dod-dir/dod/jp3_02.pdf (consulta 8 de julio de 2025).



La acción conjunta no es suma de esfuerzos, sino su multiplicación bajo una dirección única.

Henri Fayol (1841-1925)



Estudios previos realizados sobre el desembarco de Alhucemas. (Imagen facilitada por el autor)

atención de la opinión pública, descartando el adjetivo *marítimo* por ser demasiado suave para atraer las miradas de las gentes»³.

Casi un siglo después, la operación combinada de Alhucemas, rica en lecciones aprendidas, representa una auténtica reflexión sobre el enfoque necesario para diseñar las Fuerzas Armadas del siglo XXI, capaces de operar en el complejo escenario estratégico global actual. Para ello, se deben adquirir nuevas capacidades, y una de ellas es la anfibia, dada la diversidad de posibles escenarios, distancias y tiempos de respuesta, en los que la rapidez es esencial, y el desembarco de Alhucemas identifica un marco y una respuesta clave: el litoral y la acción conjunta en la mar⁴.

A lo largo de este trabajo se habla de Poder Naval en lugar del término más correcto, a mi modo de ver, que es el de Poder Marítimo. La razón es continuar con la traducción del acuñado por A. T. Mahan, *Sea Power*, en su obra *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*². Él mismo reconoció que la expresión Poder Naval fue adoptada para «llamar la

Contexto histórico

Mucho se ha hablado sobre los «desastres» militares de España a finales del XIX y principios del XX: Cuba, Puerto Rico, Filipinas y Marruecos —con Annual— son ejemplos de un período nefasto de nuestra historia militar.

2. Mahan, A. T. (1890): *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Boston: Little, Brown and Company.

3. *Ibidem* [revisión 2010]. Cambridge University Press.

4. Estado Mayor de la Defensa (EMAD) (2022): *PDC-3.1. «Operaciones en el ámbito marítimo»*. Ministerio de Defensa, Madrid.

Sin embargo, es necesario recordar para ser precisos el otro lado de la moneda, el que representó la reconquista de la ruta de Annual, planificada y dirigida con precisión y seguridad por el general Gómez-Jordana⁵.

Este esfuerzo se llevó a cabo para evitar la repetición de los errores y tragedias de 1921. Además, es crucial destacar el éxito de la operación de Alhucemas, ya que fue la primera acción conjunto-combinada de la historia en la que el mando unificado de los componentes terrestre, marítimo y aéreo estuvo a cargo de un general español, Primo de Rivera.

Conviene delimitar, por la reacción social que acompaña a los hechos bélicos, la guerra del Rif entre 1921 y 1927 —en la que se centra este trabajo— de otras campañas, como la de Melilla de 1909 y el desastre de Annual de 1921. Para comprender la envergadura de esta operación, resulta esclarecedor considerar lo expresado por Woolman⁶: «A buen seguro que ninguna potencia del mundo ha encontrado jamás enemigo tan formidable como los beréberes del Marruecos español». La noticia fue seguida con interés a ambos lados del Atlántico; así, el *Proceedings* del US Naval Institute publicaba la siguiente información⁷:

Franco-Spanish Offensive.—Early in September it was reported that the long planned concerted offensive of French and Spanish against the Rifians was under way. Spanish



Portada de una publicación sobre el desembarco de Alhucemas. (imagen facilitada por el autor)

forces landed at Alhucemas Bay on September 9 and began an advance toward Ajdir, the Riff capital. Two weeks later the French started a movement toward Ajdir, forty miles north. On October 1, Spanish advance forces reported Ajdir in flames, and occupied the town the next day.

Posteriormente, otros autores analizaron esta pionera operación, como Rocío Velasco de Castro que, en un artículo publicado en 2015, nos hizo una extensa descripción de los principales medios franceses y españoles⁸.

5. El 9 de mayo de 1925, el general Gómez-Jordana, a petición del general Primo de Rivera, emitió el plan de desembarco al Directorio Militar. Gómez-Jordana, F. (1979): *La Tramoya de nuestra actuación en Marruecos*. Madrid: Editora Nacional.

6. Woolman, D. S. (1968): *Rebels in The Rif. Abd El Krim and The Rif rebellion*. Universidad de Stanford y Oxford

7. Westcott, Allan (1925): «Notes on International Affairs: November 1925». *Proceedings*, vol. 51/11/273. Disponible en <https://www.usni.org/magazines/proceedings/1925/november/notes-international-affairs> (consulta 8 de julio de 2025).

8. Velasco de Castro, Rocío (2015): «El desembarco de Alhucemas en la prensa». *Desperta Ferro: Contemporánea*, n.º. 11, pp. 50-53.



Portada de una publicación sobre el desembarco de Alhucemas. (imagen facilitada por el autor)

Por supuesto, en aquel momento nuestra *Revista general de Marina* nos mostró la verdadera historia de los integrantes de la Armada y la forma en que experimentaron, asimilaron y posteriormente compartieron esa realidad, resultado de su experiencia profesional⁹.

Como decana de las revistas de la Armada, su mayor éxito radicó en lograr una identificación entre la oficialidad, la institución y la propia publicación, generando un espíritu

compartido que la ha mantenido viva hasta nuestros días¹⁰. En un período de relativa estabilidad tras la Restauración, el vicealmirante Juan Bautista Antequera promovió su creación mediante Real Orden de 23 de julio de 1877. Desde entonces, ha representado ininterrumpidamente —excepto durante la guerra civil española— a la Armada, erigiéndose en su mejor bitácora intelectual e institucional¹¹.

Las opiniones que se recogen en ella revelan el interés tanto por la calidad como por las competencias profesionales de sus colaboradores, reconocidas como el alma de la publicación y sin equivalencia en la prensa escrita, donde el número de profanos se incrementa y la información se deforma.

Artículos sobre el desembarco de Alhucemas

El número de reseñas publicadas sobre las operaciones de Alhucemas se han multiplicado estos últimos años a causa, entre otras cosas, de la controvertida historia vertida sobre el empleo de armas químicas por el ejército, especialmente por parte de la historiadora María Rosa de Madariaga¹².

Pero si atendemos sólo a los artículos que hablan de las operaciones de desembarco, el número se reduce a apenas una treintena si la búsqueda la hacemos en Dialnet:

9. García Pérez, Carmen (2019): *Identidad histórica de la Armada española: un análisis crítico en torno a la Revista General de Marina (1877-1936)*. Tesis doctoral dirigida por Antonio Manuel Moral Roncal. Universidad de Alcalá.

10. Cuesta Domingo, M. (1990): «Fuentes historiográficas extraordinarias: la *Revista General de Marina* (1877-1990)». *Revista General de Marina*, 219(9), pp. 611-620.

11. Álvarez-Arenas Pacheco, E. (2002): «*Revista General de Marina*. 125 aniversario (1877-2002): Teoría y realidad de la *Revista General de Marina*». *Revista General de Marina*, 243(noviembre), pp. 535-538.

12. De Madariaga Álvarez-Prida, M. R. (2018): «África 1911-1927, una guerra cruel». *Desperta Ferro: Contemporánea*, 29, pp. 62-64.

—Antonio Martín Tornero: «El desembarco en Alhucemas. Organización, ejecución y consecuencias». *Revista de Historia Militar*, n.º 70, 1991, pp. 199-264.

—Susana Sueiro Seoane: «El mito del estratega: Primo de Rivera y la resolución del problema de Marruecos». *Cuadernos de Historia Contemporánea*, n.º 16, 1994, pp. 113-130.

—Alberto José Darías Príncipe: «La presencia de Marruecos en la Exposición Iberoamericana de Sevilla: razones de un resurgimiento manipulado». *Boletín de Arte*, n.º 19, 1998, pp. 231-244.

—Pedro Pascual Martínez: «Así fue el desembarco de Alhucemas». *Historia 16*, n.º 282, 1999, pp. 64-79.

—Xavier Casals: «Primo de Rivera. El espejo de Franco». *Clío: Revista de Historia*, n.º 47, 2005, pp. 38-45.

—Francisco José Jiménez Moyano: «El desembarco de Alhucemas, un hito de la historia militar». *Revista de Historia Militar*, n.º 101, 2007, pp. 169-204.

—Rafael Herranz Ybarra: «Las condecoraciones de la Guerra de Marruecos 1909-1927». *Akros: Revista de Patrimonio*, n.º 6, 2007, pp. 87-96.

—Francisco Font Betanzos: «La compañía Trasmediterránea en el desembarco de Alhucemas». *Revista de Historia Naval*, n.º 107, 2009, pp. 57-74.

—Ricardo Navarro Suay, y Juan F. Plaza Torres: «1925, cuando volvimos a ser grandes. El apoyo sanitario en el desembarco de Alhucemas». *Sanidad Militar*, vol. 68, n.º 4, 2012, pp. 247-256.

—José Ignacio El Malki Escaño: «Preparación y toma del zoco el Jemis de Beni Arós en 1927». *Revista de Historia Militar*, n.º 113, 2013, pp. 113-144.

—Carlos Lázaro Ávila: «La intervención aérea en Alhucemas». *Desperta Ferro: Contemporánea*, n.º 11, 2015, pp. 44-49.

—Rocío Velasco de Castro: «El desembarco de Alhucemas en la prensa». *Desperta Ferro: Contemporánea*, n.º 11, 2015, pp. 50-53.

—María Rosa de Madariaga Álvarez-Prida: «La República del Rif: un ensayo pionero de Estado moderno en el Magreb». *Desperta Ferro: Contemporánea*, n.º 11, 2015, pp. 30-35.

—Roberto Muñoz Bolaños: «La derrota de Abd el-Krim (abril-junio de 1926)». *Desperta Ferro: Contemporánea*, n.º 11, 2015, pp. 36-43.

—José Luis de Mesa Gutiérrez: «El desembarco de Alhucemas». *Desperta Ferro: Contemporánea*, n.º 11, 2015, pp. 16-23.

—Carlos Nogueira Vázquez: «Tácticas de infantería en la Guerra de Marruecos». *Desperta Ferro: Contemporánea*, n.º 11, 2015, pp. 24-29.

—Julio Albi de la Cuesta: «Preludio de Alhucemas». *Desperta Ferro: Contemporánea*, n.º 11, 2015, pp. 6-11.

—Daniel Macías Fernández: «Las campañas de Marruecos: la dura vida del soldado español». *Desperta Ferro: Contemporánea*, n.º 11, 2015, pp. 12-15.

—Ramón Díez Rioja: «general Francisco Gómez-Jordana Sousa. Experiencia y tradición en el origen del Estado Nacional (1936-1944)». *Revista de Historia Militar*, n.º 120, 2016, pp. 51-86.

—Luis Alfonso Arcarazo García: «El Dr. D. Franco García Bragado, el médico militar que modernizó la cirugía en Huesca». *Sanidad Militar*, vol. 73, n.º 2, 2017, pp. 129-139.

—Cristóbal Marín Molina: «Análisis del documental «Guerra de África 1925» como fuente histórica para el estudio de la Guerra del Rif». *Historia Actual Online*, n.º 46, 2018, pp. 161-173.

—Julián Paniagua López: «La última batalla de la Guerra del Rif». *Guerra Colonial*, n.º Extra 3, 2018, pp. 63-81.

—Alfonso Iglesias Amorín: «La evolución de la imagen de las guerras de Marruecos y su

difusión en la opinión pública (1859-1927)». *Revista Universitaria de Historia Militar*, vol. 8, n.º 16, 2019, pp. 104-131.

—María Gajate Bajo: «El Protectorado, las campañas hispano-marroquíes y la opinión pública (1902-1923)». *Revista Universitaria de Historia Militar*, vol. 8, n.º 16, 2019, pp. 82-103.

—José Antonio Ocampo Aneiros: «Historia marítima en el mundo». *Revista de Historia Naval*, n.º 150, 2020, pp. 117-128.

—Jesús María Guzmán Villaverde: «Kudia Tahar: el Combate de las Laureadas». *Armas y Cuerpos*, n.º 145, 2020, pp. 68-70.

—Antonio García Moya: «Arnaldo Eyaralar Almazán, el «héroe de Tahuarda»». *Revista Ejército*, n.º 949 (mayo), 2020, pp. 60-66.

—Ramón Díez Rioja: «Los proyectos de desembarco en Alhucemas: una estrategia recurrente como solución a la rebeldía en el Rif (1921-1925)». *Studia Historica. Historia Contemporánea*, n.º 39, 2021, pp. 155-187.

—Alfonso Iglesias Amorín: «Imaginaris y conmemoración del fin del ‘problema’ de Marruecos durante la dictadura de Primo de Rivera». *Hispania Nova*, n.º 20, 2022, pp. 857-888.

—Joaquín Navarro Méndez: «Lluvia de laureadas sobre Kudia Tahar». *Revista Ejército*, n.º 977 (septiembre), 2022, pp. 64-69.

Si hacemos esta misma búsqueda en el repositorio del Ministerio de Defensa (Bibliodef o Defensa Digital), nos encontramos con un resultado parecido, aunque ya aparecen algunas revistas técnicas o hermanas, como *Aeroplano*, *Historia Militar*, *Boletín de Información*, etcétera:

—Ramón Sánchez Díaz: «Retablo biográfico de Abdelkrim El Jatabi». *Revista de Historia Militar*, n.º 60, 1986, pp. 129-156.

—Emilio Herrera Alonso: «José Orduna López (1899-1925)». *Revista de Aeronáutica y Astro-náutica*, n.º 542, febrero 1986, pp. 203.



Recreación artística del desembarco de Alhucemas. (Fuente: guerrayhistoria.wordpress.com)

—Eduardo Álvarez Valera: «Desembarco de Alhucemas: apoyo aéreo». *Aeroplano*, n.º 8, noviembre 1990, pp. 5-24.

—Antonio Martín Tornero: «El desembarco en Alhucemas: organización, ejecución y consecuencias». *Revista de Historia Militar*, n.º 70, 1991, pp. 199-262.

—Luis Solá Bartina: «El desembarco de Alhucemas, una operación conjunto-combinada con éxito». *Monografías del CESEDEN*, 1992.

—Santiago Domínguez Llosa: «El desembarco de Alhucemas: ocurrió hace setenta años». *Defensa*, n.º 209, septiembre 1995, pp. 60-66.

—Francisco Javier Carabias: «El desembarco de Alhucemas». *Armas y Cuerpos*, n.º 78, diciembre 1995, pp. 32-34.

—Dionisio García: «El desembarco de Alhucemas setenta y cinco años después». *Revista general de Marina*, tomo 239, agosto/septiembre 2000, pp. 307-318.

—Antonio de Querol Lombardero: «La Marina en Marruecos, el largo camino hasta Alhucemas». *Revista general de Marina*, tomo 239, agosto/septiembre 2000, pp. 209-216.

—Amador García Argüelles: «75 aniversario del desembarco de Alhucemas». *Revista Ejército*, n.º 715, octubre 2000, pp. 75-79.

—Alfonso Vallés Sales: «Alhucemas: 75 años después, análisis de la primera acción conjunta de las Fuerzas Armadas». *Boletín de Información*, n.º 272, 2001, pp. 65-93.

—José Sánchez Méndez: «El desembarco de Alhucemas». *Monografías del CESEDEN*, n.º 47, 2001, págs. 51-67.

—A. Florensa. *Primer desembarco aeronaval de la historia*. *Revista Española de Defensa*, n.º 155, enero 2001, p. 64.

—Luis A. González Mayoral: «El apoyo logístico al desembarco de Alhucemas». *Memorial de Infantería*, n.º 46, diciembre 2002, pp. 17-23.

—Hemenegildo Franco Castañón, y Carlos Castañón: «Bienvenido Manrubia: Testigo de un siglo de la historia de España». *Revista Española de Historia Militar*, n.º 35, mayo 2003, pp. 257-260.

—Francisco Javier Álvarez Laíta, y Santiago Domínguez Llosa: «Una isla en guerra: Alhucemas 1921-1925». *Revista Española de Historia Militar*, n.º 70, abril 2006, pp. 123-134.



Portadas de la *Revista general de Marina* de 1925 y 2020. (imágenes facilitadas por el autor)

—Francisco José Jiménez Moyano: «El desembarco de Alhucemas, un hito de la historia militar». *Revista de Historia Militar*, n.º 101, 2007.

—Francisco Font Betanzos: «La Compañía Trasmediterránea en el desembarco de Alhucemas». *Revista de Historia Naval*, n.º 107, 2009, pp. 57-74.

—Marcos García Cruzado: «Joaquín Pérez Seoane, pionero de las comunicaciones e infraestructuras aeronáuticas». *Aeroplano*, n.º 28, 2010, pp. 66-67.

—Artemio Mortera Pérez: «Los cañoneros clase *Recalde* (II)». *Revista Española de Historia Militar*, n.º 118, abril 2010, pp. 125-130.

—José Sánchez Méndez, y Alfredo Kindelán Campágs: «La Aviación Militar española en la Campaña de Marruecos (1909-1927)». *Aeroplano*, n.º 29, 2011, pp. 68-05.

—Artemio Mortera Pérez: «Los cañones de la serie *Cánovas* (I)». *Revista Española de Historia Militar*, n.º 158, agosto 2013, pp. 2-10.

—Ramón Díez Rioja: «El general Francisco Gómez-Jordana Sousa: experiencia y tradición en el origen del Estado Nacional

(1936-1944)». *Revista de Historia Militar*, n.º 120, 2016, pp. 51-85.

—Samuel Morales Morales: «La Medalla Naval Colectiva del Grupo de Playa». *Revista general de Marina*, tomo 275, octubre 2018, pp. 473-484.

—Luis Eugenio Togores Sánchez: «De Annual a Pizarra». *Revista de Historia Militar*, n.º Extra I, 2021, pp. 321-348.

Vemos que esta revisión de artículos y publicaciones sobre Alhucemas es incompleta y revela una producción bibliográfica escasa, fragmentaria y sin hilo conductor. La mayoría de estos trabajos no se inscriben en una línea investigadora consolidada ni aplican marcos metodológicos comparativos o críticos.

Este vacío contrasta con el potencial analítico del desembarco de Alhucemas como hito en la historia de las operaciones anfibias. A pesar de haber sido reconocido internacionalmente como precedente táctico relevante, la investigación española sigue marcada por un enfoque descriptivo y nacional, con escasa conexión con la historiografía militar global.



Búsqueda de los trabajos sobre Alhucemas en la *Revista general de Marina*.
(Imagen facilitada por el autor)

Urge, por tanto, una renovación del enfoque académico que permita superar la dispersión actual y proyecte el estudio de Alhucemas en clave estratégica, doctrinal y operativa acorde con su verdadero valor histórico.

El desembarco de Alhucemas en la *Revista general de Marina* (1925–1927)

Entre 1925 y 1927, esta publicación recogió una serie de contribuciones que permitieron reconstruir, desde la óptica doctrinal y profesional de la época, la percepción que la Armada tuvo sobre el desembarco de Alhucemas. Lejos de una aproximación celebratoria o retórica, los artículos editados durante esos años mostraban una clara voluntad de extraer enseñanzas tácticas, operativas y logísticas en un momento en que la acción militar en el norte de África estaba todavía en desarrollo.

El tomo 96, correspondiente al primer semestre de 1925, apenas ofrece referencias anticipadas al desembarco, más allá de algunas alusiones indirectas al contexto de la campaña del Rif. Sin embargo, en el volumen 97 del segundo semestre aparece uno de los textos más relevantes: el análisis de nuestra acción naval en Marruecos, dentro del apartado *Notas profesionales*, que se repite en los siguientes tomos.

Ya en los tomos 98 y 99 del año 1926, se hace referencia constante a Alhucemas como hito doctrinal en la serie *Nuestra acción naval en Marruecos*. Aunque en ellos no se publican es-

tudios monográficos completos, numerosos artículos de contenido técnico —especialmente sobre navegación, artillería de costa y abastecimiento— toman como ejemplo aspectos concretos de la operación.

Esta dispersión temática revela que Alhucemas fue rápidamente asimilado como caso de estudio dentro del cuerpo doctrinal naval, utilizado para reforzar argumentaciones sobre táctica naval, proyección anfibia y coordinación entre el Ejército y la Armada, incluso con una incipiente Arma Aérea que daría lugar al actual Ejército del Aire y del Espacio.

Además de estos artículos centrales, la *Revista general de Marina* recogió entre 1925 y 1927 múltiples referencias menores al desembarco, recogidas en reseñas bibliográficas, notas editoriales y crónicas de unidad. Estas menciones, aunque breves, refuerzan la impresión de que Alhucemas fue percibido como un punto de inflexión en la historia naval contemporánea de España. En varios textos se alude al desembarco como «la prueba definitiva del valor de la preparación profesional y del espíritu de sacrificio de nuestros marinos y soldados».

La dimensión internacional de la operación también fue abordada en la *Revista*. Algunos artículos, especialmente en el tomo 100, relacionan el desembarco de Alhucemas con operaciones similares llevadas a cabo por los británicos en Gallipoli o por los franceses en la costa de Siria¹³. Esta comparación implícita muestra que los oficiales españoles

13. En el año 2000, la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI) dedicó las VI Jornadas de Historia Militar, celebradas en el CESEDEN, al estudio de las operaciones anfibias con motivo del LXXV aniversario del desembarco de Alhucemas, destacando su relevancia histórica y su influencia en la evolución de este tipo de operaciones.

eran conscientes del carácter innovador de su acción y deseaban insertarla en un marco de evolución global de las operaciones anfibias¹⁴. En este sentido, la *Revista general de Marina* contribuyó a forjar una memoria profesional del éxito español.

Por último, resulta significativo que ningún artículo entre 1925 y 1927 adopte un tono triunfalista o propagandístico. La operación se analiza con objetividad y exigencia crítica, destacando sus aciertos, pero señalando errores y limitaciones. Varios autores coinciden en la necesidad de consolidar doctrinas de desembarco permanentes, establecer normas de interoperabilidad entre armas y revisar los procedimientos logísticos. Este enfoque profesional refuerza el papel de la

Revista como foro doctrinal al servicio de la mejora continua de la Armada.

En conclusión, el tratamiento que la *Revista general de Marina* dio al desembarco de Alhucemas en los años inmediatamente posteriores a su ejecución —de 1925 a 1927— fue denso, riguroso y orientado a extraer lecciones útiles. Más allá de la conmemoración, los artículos publicados sentaron las bases para una reflexión doctrinal que influiría en la evolución posterior del pensamiento naval español. La operación fue comprendida en su momento no sólo como una victoria militar, sino como una afirmación de la capacidad conjunta, la modernidad táctica y la profesionalización de las Fuerzas Armadas.

Muestras de búsquedas de trabajos sobre Alhucemas. (Imágenes facilitadas por el autor)



14. Álvarez-Maldonado Muela, R., y Gamundi Insua, A. Á. (1994): *Las operaciones anfibias*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S. A.

Algunos trabajos académicos sobre Alhucemas en los cursos del CESEDEN

La información disponible sobre trabajos académicos del Centro Superior de Estudios de la Defensa (CESEDEN) en los cursos superiores es de difícil acceso. En Bibliodef se pueden hacer búsquedas en los diferentes cursos, pero no siempre arrojan los resultados deseables y muchos de ellos sólo podemos consultarlos físicamente en la Biblioteca del CESEDEN o de la Escuela de Guerra Naval¹⁵.

El primer trabajo que encontramos es un muy buen análisis de Luis Solá Bartina, titulado «El desembarco de Alhucemas, una operación conjunto-combinada con éxito» (1992). Constituye un testimonio inmediato de un oficial conocedor del planeamiento y la ejecución, que valora la operación no sólo como éxito táctico, sino como ejemplo precursor de la acción conjunta que nos propone el EMAD¹⁶.

En su estudio, Solá Bartina subraya la importancia de la cooperación entre la Armada, el Ejército de Tierra y la aviación. Destaca el minucioso planeamiento logístico y el empleo combinado de unidades navales, aerotransportadas y anfibias. Esta operación constituyó, según Solá, «el primer ejemplo moderno en nuestra historia de una acción de desembarco ejecutada con criterios plenamente contemporáneos, integrando fuegos, movilidad y sorpresa», y quedó inscrita así en una lógica de modernización del pensamiento militar nacional.

Solá Bartina volvió sobre el tema en su monografía para el 1.º Curso de Capacitación para el desempeño de los cometidos de general de brigada y contralmirante en el año 2000 con otro trabajo que llevaba por título «Elementos de la estrategia anfibia en el siglo XXI», accesible solamente en su copia original, que se encuentra en el Centro de Documentación del CESEDEN.

El siguiente trabajo es «Alhucemas: una operación conjunto-combinada» (2001), elaborado por Alfonso Vallés Sales durante el 2.º Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, en el que analiza el desembarco como un hito militar estratégico y doctrinal. Considerada la primera operación conjunto-combinada moderna llevada a cabo con éxito, extrae de ella enseñanzas vigentes para la concepción de las fuerzas expedicionarias en escenarios litorales. Vallés defiende la integración de medios terrestres, navales y aéreos bajo un mando único como modelo para las operaciones militares del siglo XXI.

En el trabajo «Operaciones Conjuntas en la Guerra de África» (2018), Víctor Carrera Armario realiza un estudio comparado entre los desembarcos de Alcazarsegur y Alhucemas, en el marco del Máster Universitario en Política de Defensa y Seguridad Internacional de la Universidad Complutense de Madrid. Este programa de posgrado se desarrolla en colaboración con el Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas (CEMFAS), en virtud de un acuerdo entre la Universidad Complutense y la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas (ESFAS) vigente desde el curso académico 2014-2015.

15. Se han dejado fuera libros y publicaciones que sí son accesibles a través de otros repositorios. Destaca entre ellos el publicado por el Ministerio de Defensa de Quesada González, J. M. (2023): *De Gallipoli al Pacífico: La influencia del desembarco de Alhucemas en la recuperación del pensamiento anfibio*.

16. EMAD (2022): PDC-1(B): *Doctrina para el empleo de las FAS*. Ministerio de Defensa, Madrid

El autor argumenta que estas operaciones anticiparon los principios de la doctrina conjunta actual, destacando la sinergia efectiva entre fuerzas y el aprendizaje organizativo tras errores previos. Su experiencia en unidades con fuerte vinculación histórica al conflicto refuerza el enfoque práctico del análisis.

Por su parte, José Laso Hernández presentó en 2019 «Entorno operacional en la acción conjunta de Alhucemas». Su planteamiento se centraba en el análisis del entorno operacional del momento —factores políticos, sociales y geoestratégicos— que motivó y condicionó la operación militar. A través de una revisión integral del planeamiento y ejecución, concluye que el desembarco fue fruto de una convergencia de intereses franco-españoles más que de una planificación estratégica sostenida, aunque sentó precedentes decisivos para futuras operaciones anfibias.

Por último, y por citar algunos trabajos interesantes con poca difusión, tenemos «Alhucemas 1925: consideraciones sobre una operación anfibia combinada», elaborado en mayo de 2023 por José Manuel del Río Martín y que analiza el desembarco de Alhucemas desde una perspectiva doctrinal. El autor lo presenta como un caso paradigmático de operación anfibia combinada, destacando su carácter pionero en la coordinación efectiva de fuerzas navales, aéreas y terrestres bajo un mismo objetivo operacional.

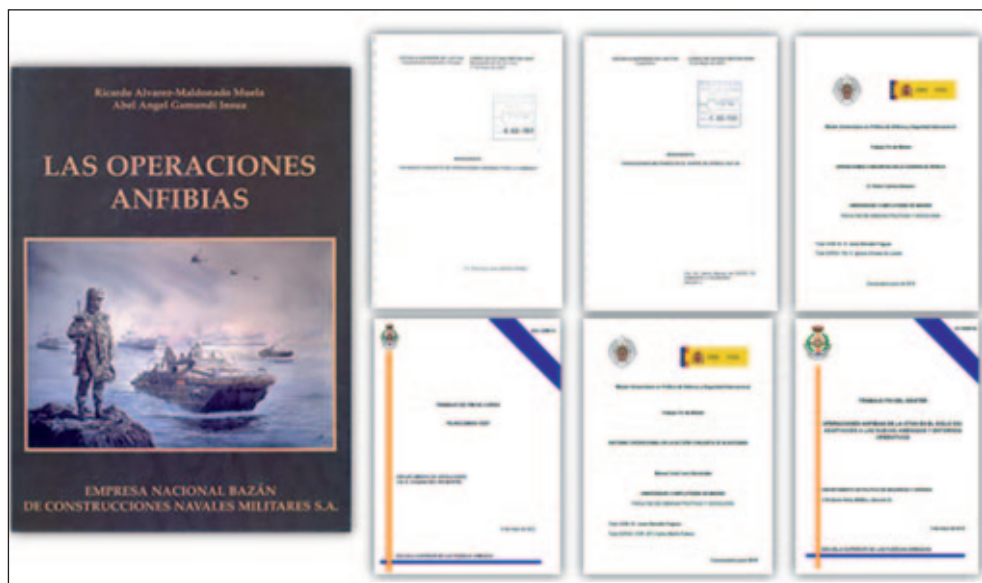
En conjunto, estos trabajos académicos convergen en reconocer el desembarco de Alhucemas como un hito en la historia militar moderna no sólo por su éxito táctico, sino por

su valor como precedente doctrinal en la evolución de las operaciones conjuntas y combinadas. A través de distintos enfoques —histórico, operacional, geopolítico y doctrinal—, los autores coinciden en que esta operación marcó un antes y un después en la integración de las capacidades militares y en la proyección eficaz del poder nacional, sentando bases sólidas para el planeamiento de futuras intervenciones en escenarios complejos.

Vemos a través de estos pocos ejemplos cómo el desembarco de Alhucemas supuso un punto de inflexión en la historia militar española, anticipando conceptos hoy fundamentales en la doctrina de operaciones conjuntas y combinadas. Su ejecución exitosa constituye un logro táctico y una referencia doctrinal válida para el planeamiento actual de proyecciones de fuerza en entornos litorales complejos.

Conclusiones

Una revisión sistemática de los trabajos académicos centrados en el desembarco de Alhucemas y en las operaciones militares asociadas con la guerra del Rif pone de manifiesto una producción limitada y dispersa en el tiempo. Aplicando criterios estrictos de búsqueda (título, autor, revista y metadatos) en bases como Dialnet, apenas se localiza una treintena de artículos, la mayoría publicados en la *Revista de Historia Militar*, *Revista general de Marina*, *Desperta Ferro* y *Sanidad Militar*, junto a algunas aportaciones en otras más generalistas, como *Historia 16*, *Clío* o *Cuadernos de Historia Contemporánea*.



Otros estudios realizados sobre operaciones anfibias y Alhucemas. (Imágenes facilitadas por el autor)

La cronología muestra dos picos relevantes: uno a principios de los años 90, con el estudio de Antonio Martín Tornero, y otro hacia 2015, con el monográfico de *Desperta Ferro*. Entre ambos momentos y posteriormente, el interés ha sido esporádico y ligado a efemérides. La atención a aspectos específicos, como el apoyo sanitario o logístico, indica una creciente especialización, aunque sin continuidad investigadora, salvo en casos como el del Instituto Universitario general Gutiérrez Mellado, donde destacan autores como José Miguel Quesada González.

Por su parte, las búsquedas en Bibliodef permiten acceder a trabajos poco visibles en otros repertorios, especialmente en publicaciones técnicas o institucionales como *Aeroplano*, *Memorial de Infantería*, *Boletín de Información* o *Revista Española de Defensa*. Si bien son valiosas documentalmente, estas contribuciones carecen en muchos casos de una sistemati-

zación analítica que las integre en una línea investigadora coherente.

Llama también la atención la escasez de estudios con perspectiva comparada o conectados con corrientes internacionales sobre operaciones anfibias, a pesar de que algunos autores extranjeros han reconocido en Alhucemas un precedente táctico significativo. La producción académica nacional sigue siendo en su mayoría descriptiva y centrada en lo conmemorativo, con poca aplicación de metodologías críticas o enfoques de historia operativa avanzada.

El análisis de los textos publicados entre 1925 y 1927 en la *Revista general de Marina* revela una aportación doctrinal de primer orden, todavía poco reconocida por la historiografía naval española. Aquellos artículos no se limitaron a relatar los hechos, sino que ofrecieron una re-

flexión técnica y crítica sobre la operación enfocada en las lecciones aprendidas. En un contexto aún operativo, la *Revista* funcionó como un verdadero foro doctrinal y vehículo de profesionalización.

Recuperar hoy ese legado, en el marco del 150.º aniversario de la *Revista general de Marina*, permite cerrar algunas historiográficas y reivindicar la profundidad del pensamiento militar español en un momento clave. Que esta efeméride sirva para restituir a la Armada su lugar en la construcción de la historia operativa nacional.

Finalmente, los trabajos académicos recientes —aunque de acceso limitado— representan una fuente valiosa para dar a conocer el papel de nuestras Fuerzas Armadas. Su difusión contribuiría a enriquecer la cultura de defensa y acercar al público una operación que anticipó muchos de los principios actuales de la acción conjunta.

Todo ello invita a revitalizar el estudio académico del desembarco de Alhucemas no sólo como hecho singular, sino como punto de inflexión en la evolución del pensamiento

estratégico español. Quedan aún por explorar a fondo sus dimensiones doctrinales, su influencia en la organización conjunta de las Fuerzas Armadas y su lugar en la historia comparada de los conflictos coloniales del siglo XX.

Termino agradeciendo al capitán (RV) José Miguel Quesada González su ayuda en la elaboración de parte de este artículo, así como al personal de la Subdirección general de Publicaciones y Patrimonio Cultural, con especial reconocimiento al equipo de la Red de Bibliotecas de Defensa.



Biblioteca y Centro de Documentación del CESEDEN.
 (Imagen facilitada por el autor)

EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS EN LA PRENSA DE LA ÉPOCA

El desastre de Annual como prólogo

La desafortunada guerra con Estados Unidos que produjo la pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas nos había dejado para el arrastre, y el Tratado de París acabó con nuestro antaño gran imperio colonial, que quedó reducido a una pequeña presencia en el continente africano, sostenida a tiro limpio por un ejército formado por una tropa de reemplazo que dejó en su suelo mucha sangre y sacrificio como consecuencia de una política nefasta llevada a cabo por grupos políticos que se turnaban frecuentemente en el poder.

Con tal caldo de cultivo, en 1921 se produjo el conocido como desastre de Annual, en el que los españoles sufrimos una grave derrota y los rifeños una importante victoria. La batalla ocasionó la muerte de unos ocho mil españoles y dos mil quinientos rifeños encua-

drados en unidades indígenas a las órdenes de nuestros militares.

La derrota redefinió la política española en la guerra del Rif y produjo una crisis política que socavó los cimientos de la Corona. En 1923 el conocido como Expediente Picasso, elaborado para depurar responsabilidades, sufrió un carpetazo como consecuencia del golpe de Estado del general Primo de Rivera, apoyado por el rey Alfonso XIII. Y, tras la derrota, la guerra continuó hasta el exitoso desembarco de Alhucemas en septiembre de 1925 que le puso fin, aunque hubo refriegas hasta julio de 1927. El territorio permanecería



El rey Alfonso XIII y el general Primo de Rivera.
(Fuente: www.wikipedia.org)

Manuel MAESTRO LÓPEZ
Presidente del Círculo Letras del Mar

Las noticias malas llegan con rapidez, pero las buenas vienen haciendo parada y fonda

John Milton



Desembarco en Alhucemas. (Fotografía facilitada por el autor)

bajo dominio español hasta la independencia de 1956.

Entre 1921 y 1923 se sucedieron alternativas en el plano estratégico, planeándose en cuatro ocasiones un desembarco en la bahía de Alhucemas y finalmente el que se llevó a cabo de forma triunfal en 1925. Los presidentes Sánchez Guerra y García Prieto defendieron la acción, puramente política, hasta que Pri-

mo de Rivera dio con la solución final: el desembarco de Alhucemas, llevado a cabo por el Ejército y la Armada españoles y, en menor medida, por un contingente aliado francés, que realizaron el que se considera el primero de la historia en el que participaron tanques y apoyo aéreo por mar.

La operación consistió en el desembarco de un contingente de 13.000 soldados españoles



El general Primo de Rivera durante el desembarco de Alhucemas, por José Moreno Carbonero.
(Imagen facilitada por el autor)

transportados por la armada combinada hispano-francesa, que tuvo como comandante en jefe al general Miguel Primo de Rivera y como jefe ejecutivo de las fuerzas de desembarco al general José Sanjurjo, a cuyas órdenes estaba, entre otros, el entonces coronel Francisco Franco, que por su actuación fue ascendido a general de brigada.

Y de todo esto, como consta en el titular de ese artículo, vamos a repasar lo que dijo la prensa de la época.

Los periodistas y las noticias

Las noticias sobre el desembarco de Alhucemas fueron seguidas con interés por los españoles, a pesar de la censura existente, y las de la victoria con un largo período de fiestas y alegría y de misas y actos religiosos en

favor de las víctimas. Por ello, los generales Primo de Rivera, Sanjurjo, Fernández Pérez y Saro fueron ascendidos.

El 10 de septiembre, los franceses iniciaron una ofensiva desde el Uarga, límite de las dos zonas, hacia el norte. Los españoles partieron hacia el sur para unirse con los franceses en Zoco el Telatza en Metansa, y una semana después Sanjurjo y Petain se encontraron en Beni-Bu-Yahi. El éxito no se explotó lo suficiente y la guerra continuó hasta 1927. Ambos países colaboraron desde entonces manteniendo 300.000 soldados. Petain volvió a Francia como héroe y Sanjurjo fue nombrado alto comisario, mientras que en Tetuán tomaba posesión el jalifa Muley el Hassán Ben el Mehdi Ben Ismail.

No obstante la falta de libertad de prensa para dar cuenta de lo que iba ocurriendo, el buque

Escolano de la Trasmediterránea transportó a un grupo de corresponsales de guerra: entre los españoles se encontraban Emilio Herrero, de *United Press*; Sánchez del Arco, de *El Noticiero Sevillano*; Fernández, de *El Mediterráneo*; Artigas Arpón, de *La Voz*, y Gregorio Corrochano, del *ABC*. A ellos se sumaron los extranjeros Hans Theodor Ibel, de *Prensa Alemana*; Clarke Ashworth, del londinense *Daily Express*; Rosary Drackman, de la estadounidense *Revista Americana*, y Hans Félix Wolf, de la *Ilustración de Leipzig*. Además, el *Escolano* llevó municiones y armamento de variado tipo, como baterías, estaciones ópticas, unidad de pontoneros, estaciones de radio, cocinas, ambulancias y hospitales de campaña, cartuchos de fusil y ametralladoras.



Gregorio Corrochano toma la alternativa

A un gran periodista y cronista taurino del calibre de Gregorio Corrochano vamos a darle la alternativa para que nos cuente, como lo hizo en *ABC* hace un siglo, lo de Alhucemas con la misma maestría que narró la cogida que cinco años antes causó la muerte de Joselito en el ruedo de Talavera.

«Señores, ya estamos en tierra», anunciaba el general Navarro a los periodistas que aguardaban a conocer las últimas noticias sobre la guerra del Rif. A bordo del acorazado *Alfonso XIII*,

Gregorio Corrochano. (Fuente: www.wikipedia.org)

Primo de Rivera había enviado al rey un radiograma en el que confirmaba que el 8 de septiembre las tropas, compuestas de 13.000 hombres, habían desembarcado con éxito en la bahía de Alhucemas. El dietario de Corrochano recogía en su primera página, escrita en Ceuta, el punto donde el 6 de septiembre se habían dado cita el Ejército y la Armada, en una ciudad que se movía de una forma inusual y desconocida; entretanto, la duquesa de la Victoria y el doctor Gómez Ulla se ocupaban

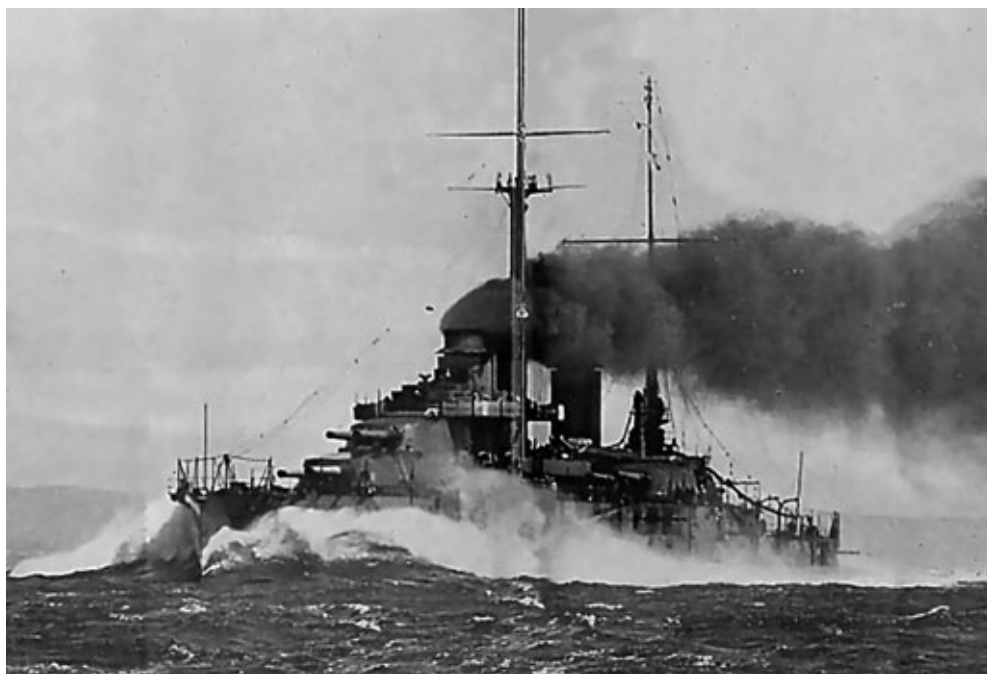
de las consecuencias de la guerra: «... La realidad en pos de los sueños de gloria... Como si buscaran el calor de las otras, se apiñaban las embarcaciones», manifestaba Corrochano, que partiría en una de ellas para dar cuenta de lo que ocurriría. «Nos vamos; no sabemos adónde, aunque todos lo presentimos —decía don Gregorio—, mientras en la noche van saliendo los barcos y Ceuta queda atrás; más que dormida, parece muerta. Es domingo y el mar descansa en este día festivo, no trabaja, no se mueve. Parece una excursión marítima encantadora, pero para vivir hay que luchar. Al pasar frente a Ued Lau hubo un simulacro de desembarco para engañar a los rebeldes, incluso pasamos a las barcazas, pero no desembarcamos».

Las tropas de Melilla también efectuaron una operación de castigo y distracción en

Sidi Idris para continuar hacia Alhucemas. Iban más de ochenta unidades. El Destacamento Extremadura guiaba la expedición y el resto no sabía adónde se dirigía. El 7 de septiembre la escuadra permanecía en el mismo lugar; «... es una dama que sabe dormir sin despeinarse», comparaba el periodista. Hacía poco que habían pasado el peñón de Vélez, y costeano Bocoya se acercaron a Morro Nuevo, donde la costa acantilada era la mejor defensa contra los desembarcos. Divisaron la playa de La Cebadilla, defendida por una batería, poniéndose a tiro sin consecuencias, ya que el enemigo no quiso descubrirse; los aviones iniciaron fuego y los barcos acortaron distancias. Por una orden recibida, la operación se aplazó 24 horas y la escuadra quedó fondeada en la bahía.

Descendiendo de las barcazas. (Fotografía facilitada por el autor)





Acorazado *París* a toda máquina. (Fuente: www.wikipedia.org)

La Vanguardia de Barcelona al quite

Como en los toros, pasamos los trastos de la mano del madrileño *ABC* al barcelonés *La Vanguardia*, que inicia así su relato: «Minutos antes de las dos de la tarde se facilitó en la Oficina de Información de la Presidencia el siguiente parte: El general Primo de Rivera a bordo del acorazado *Alfonso XIII* dirige el siguiente radiograma a Su Majestad y el Gobierno: A las doce, las tropas han puesto pie en la bahía de Cebadilla. A las doce treinta han coronado la posición tras breve preparación de fuego y sin gran resistencia. Las fuerzas que han desembarcado en la Cebadilla, situada en la península de Morronuevo (bahía de Alhucemas), son mandadas por el general Saro. El Directorio Militar acordó enviar al general Primo de Rivera el siguiente tele-

grama: «El Gobierno lleno de júbilo al conocer el desembarco feliz de nuestras tropas, con intensísima emoción de que participarán los buenos españoles, eleva a V. E. y al ejército a sus órdenes la más calurosa y efusiva felicitación, pareciéndole escaso todo encomio para V. E. que con sus elevadísimas dotes ha llevado al triunfo más señalado de nuestra situación en África a esas admirables fuerzas que con V. E. honran a España»».

Además de ser todo un manual de cortesía de la época, *La Vanguardia* entraba en materia con la columna del general Fernández Pérez refiriéndose al movimiento de buques en Melilla, puerto en el que embarcó el general Sanjurjo en el acorazado *París*, al que acompañaba el torpedero *España num. 16* y un aparato *Dornier* de la base de mar Chica.



(Imagen facilitada por el autor)

Una hora después, el buque insignia francés tocó zafarrancho de combate, lanzando al agua todas las embarcaciones menores. Las seguían los buques *Strasburgo* y *Metz*, una escuadrilla de destructores y otros barcos, un total de 17 buques de guerra franceses que al llegar al cabo Tres Forcas pusieron rumbo a poniente. A mediodía, en vapores de Trasmediterránea, zarpó la columna maniobrera al mando del general Fernández Pérez en dirección a la ensenada de Betoya. El embarque de las tropas había comenzado dos noches antes, y desfilaron ante la población entre vítores a España y al Ejército. Un grupo de periodistas acompañaba a la columna en el vapor *Antonio Lázaro*. Durante la noche, los buques de guerra que vigilaban la costa pudieron observar multitud de hogueras que atribuyeron a indígenas rebeldes.

Por la mañana, el general Soriano marchó a Melilla para incorporarse al cuartel general. Posteriormente llegó desde Barcelona la es-

cuadrilla de la Escuela de Aeronáutica para reunirse con el portahidroaviones *Dédalo*.

Al finalizar la reunión del Directorio, el general Mayendía comunicaba a la prensa: «Hay buenas noticias de África. Ha desembarcado la columna mandada por el general Saro. La operación ha sido muy feliz. Hemos cogido al enemigo material de guerra y prisioneros»; tras lo cual el general Vallespinosa dio a los informadores la referencia del Consejo: «Hemos estado esperando noticias de África que son muy buenas. Ha sido un día muy hermoso para España. La posición ha quedado sólidamente establecida y la escuadra francesa ha cooperado disparando mucho y bien. También mejora la situación en Tetuán».

Poco después, facilitaron en la Presidencia el siguiente parte oficial: «Aunque con alguna dificultad en las comunicaciones con el enorme servicio que pesa sobre el acorazado

Alfonso XIII, donde el general en jefe ha establecido su cuartel general, lo que impide poseer mayores detalles de la afortunadísima operación llevada a cabo hoy, se ha recibido el siguiente parte que amplía el primero: «... Desembarcada totalmente la columna del general Saro y firmemente establecida. Bajas no llegan a 50, más de la mitad de harca. Se han cogido al enemigo bastante material de guerra y prisioneros. Todo el mundo ha cumplido con su deber; pero debo señalar la eficacia de la escuadra francesa que ha tirado mucho y bien. La columna del general Saro es de gran fortaleza, dotada de fuerzas escogidas y con elementos modernos. En la región Occidental las fuerzas encargadas de defender el frente siguen contrarrestando con gran bizarría los esfuerzos del enemigo no logrado para

romper la línea. Son muchos los hechos distinguidos que en dicho frente pueden considerarse reveladores del elevadísimo espíritu de nuestro ejército. En esta parte del frente hemos sufrido hoy muy pocas bajas. En el río Lucus fuerzas españolas y francesas operaron haciendo una demostración en la que no tuvieron novedad». Telegramas también se han facilitado: «El general en jefe y presidente del Directorio militar presidente al Consejo de Francia M. Painlevé: me complace muchísimo en informar a V. E. del brillante y eficaz comportamiento de la escuadra del almirante Albier, cuyo barco insignia, de nombre tan glorioso, ha sido muy eficaz auxiliar en la operación que con éxito feliz se acaba de realizar. Recibid señor presidente mi alta consideración».

Acorazado Alfonso XIII. (Fuente: www.wikipedia.org)

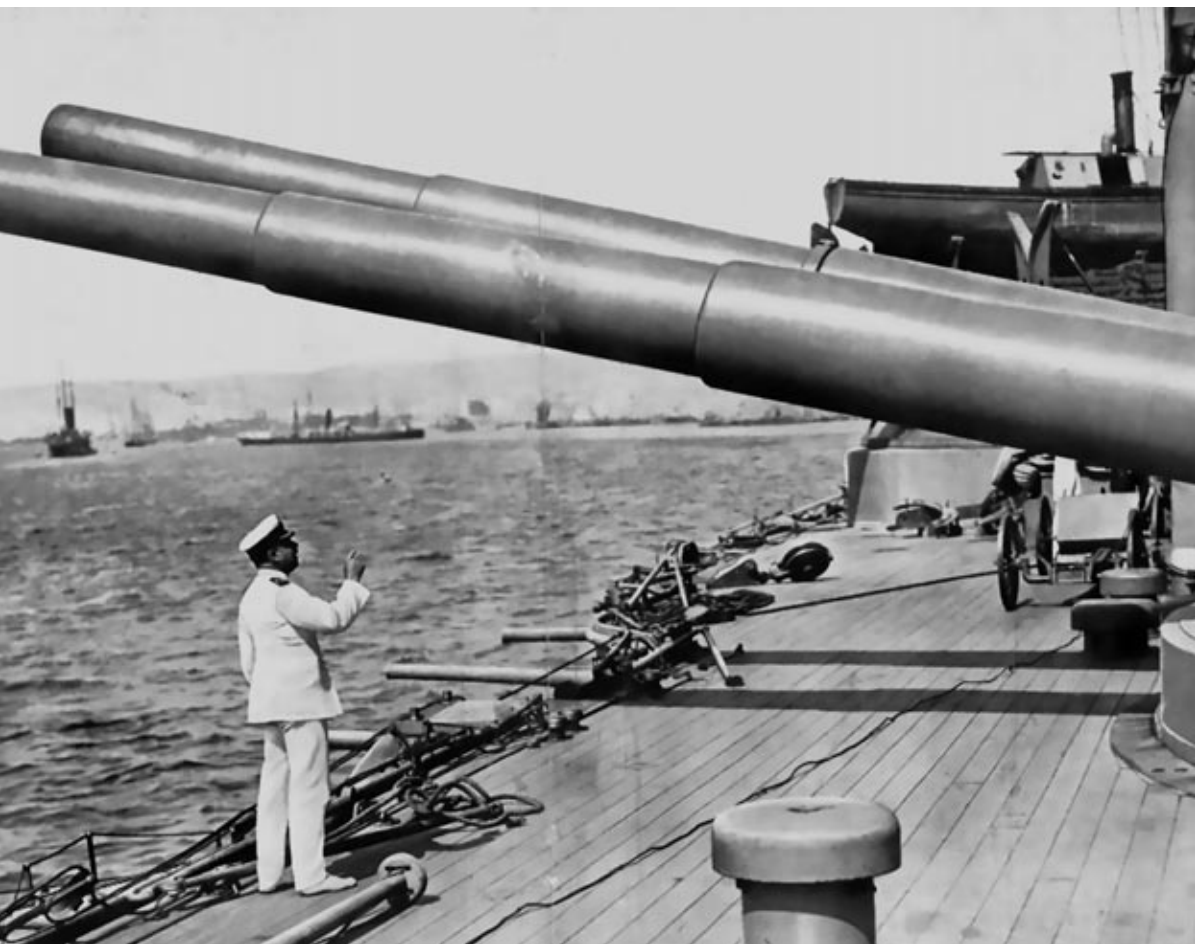


Volviendo al maestro Corrochano

«A las dos de la tarde piso tierra de Alhucemas. Y siento el descanso del peregrino que cumple su promesa. Desde el año 1921 tengo ese anhelo que me ha durado cuatro años», confesaba Corrochano, que debía de recordar en esos momentos el terrible desastre de Annual. Había desembarcado en la playa de Ixdain. En la de La Cebadilla se estaba efectuando un reconocimiento y los ingenieros hacían estallar las numerosas minas que encontraban, indicio, constataba el periodista, de que por allí esperaban el desembarco.

Empezaban a llegar los heridos, aún pocos. El fuego se mantenía metódico, sin más estridencias que descargas cerradas. A las tres de la tarde, Corrochano vio al general Soro por la playa. En el grupo iban el coronel Franco y otros jefes. El cañón enemigo tiró largo. El proyectil cayó en el mar. Segundo disparo: en tierra. Tercer disparo: a 20 metros del grupo del general; todo el campo estaba sembrado de metralla y surcado de zanjas y trincheras. «Al caer la tarde —escribe Corrochano— el enemigo se defiende en los Cuernos de Xauen. Los nuestros han llegado hasta la Rocosa, allí se intensifica el fuego. La

La Marina de Guerra tuvo un importante papel en el desembarco de Alhucemas.
(Imagen facilitada por el autor)





Operación Overlord. (Fuente: www.wikipedia.org)

escuadra tira a la aguada que los separa, donde hay enemigo oculto y al abrigo de los ángulos muertos. Así se hace de noche. Los barcos de la escuadra tocan oración y arrian la bandera. Todos los hombres se cuadran y saludan. Los combatientes rezan con sus fusiles sus oraciones de muerte. Sigue el combate. Desde que amanece se ve que hoy es el día. A la preparación sorda, continua, de la aviación, se simultanea la estridente de la escuadra. A media mañana el espectáculo es soberbio e inenarrable. Todas las bocas de fuego disparan. Arden el aire y el mar. Las barcasas se van acercando a la playa de desembarco. Soberbio espectáculo, bárbaro, terrible, pero único en la vida. Y es el confín con la muerte. Apiñados en las barcasas van delante los legionarios, las harcas de Tetuán y Larache, los Regulares. Pero hay quien va delante: un bote que va de guion, con el jefe de Estado Mayor Boado. Los barcos y la aviación intensifican el fuego para abrir más

horizonte, para ensanchar la zona de desembarco. Nada les detiene. Van dando vivas a España y a la Legión. Muertos o vivos van a Alhucemas. Saltan con majeza, rápidos, y se esparcen por la playa. Al salir de las barcasas caen los soldados con el agua al cuello. Desembarcan con los fusiles en alto. Serían las doce cuando coronan las crestas y plantan sus banderas. Día de intensa emoción que ya no volveremos a sentir».

La Operación Overlord en el recuerdo

En el amplio repaso efectuado a periódicos y revistas, de forma reiterada he podido leer referencias a la Operación Overlord de la Segunda Guerra Mundial, a la que la prensa mundial dedicó muchas líneas sobre los arrestos que pusieron nuestros soldados aquel 8 de septiembre de 1925.



Abd el-Krim. (Fuente: www.wikipedia.org)

Aunque ni los medios y tropa empleados ni las bajas habidas son comparables, nuestros hombres desembarcaron, igual que harían los americanos, desde barcasas con rampas abatibles, llegando fusil en alto y con el agua al cuello, como los de Omaha, hasta el ejército de Abd el-Krim, según testimonió en su diario sobre las operaciones de Alhucemas, como oficial del Tercio de Extranjeros, el entonces coronel Franco, en el que dejó claro lo difícil que fue para la columna del general Saro, a la que pertenecía.

El día anterior al desembarco, Franco se hallaba a bordo del *Jaime I*, y las primeras horas las pasó viendo cómo los barcos, alejados y desorganizados, maniobraban para ordenarse. La corriente les había arrastrado, y como la flota era tan numerosa, costaba

reunirla de nuevo, pasando a ocupar sus posiciones para abordar la playa. Como ocurrió en Normandía, en el trayecto recibieron disparos desde las montañas, haciéndoles el camino interminable. A un kilómetro, los remolcadores soltaron las lanchas con sus motores funcionando: «La suerte está echada», escribía Franco en clara alusión a Julio César. Su barcaza no pudo alcanzar tierra —como sucedería en 1944—, lo que provocó que los carros no pudieran llegar pronto para ser la vanguardia blindada. Luego, el coronel manifestó que los legionarios avanzaban como hormigas escalando las abruptas crestas, y la columna Valenzuela coronaba la parte alta de los fuertes con un empuje arrollador. «Las rompedoras estallan entre nuestros soldados que, sin embargo, continúan su trabajo con disciplina y serenidad —destacaba Franco—. La bahía de Alhucemas,

centro de la revuelta marroquí y eterno fantasma de nuestras más duras campañas africanas, se ha esfumado hoy ante el regio empuje de las columnas españolas».

Un popurrí de noticias

Al gobernador civil de Valladolid le alegró leer el día 8 de septiembre de 1925 *El Norte de Castilla*, que daba cuenta de lo que no tardaría en convertirse en el gran éxito militar de la Dictadura impuesta dos años antes. «El mismo militar que anteriormente había apoyado la retirada de las tropas españolas de Marruecos no sólo acababa de ordenar el que sería el gran ataque que pondría fin al problema marroquí, sino que incluso actuaba como comandante en jefe de las operaciones».

La cuestión africana escocía a los militares españoles desde el tremendo fracaso de An-nual en 1921.

En *Desperta Ferro*, Rocío Velasco de Castro se refiere en estos términos al desembarco de Alhucemas en la prensa: «Suspendidas las garantías constitucionales, la controvertida relación de Primo de Rivera con la prensa ha sido abordada en numerosos estudios que inciden en el estricto control que el general impuso por medio de la censura, con cuantiosas multas y largas suspensiones a los medios, la creación del diario oficialista *La Nación* y la inclusión de notas oficiales y oficiosas que él mismo redactaba». Una circunstancia que explicaría la ausencia de libertad que existía en cambio en la vecina y aliada Francia.

En la misma publicación, Daniel Macías se refiere a la dura vida del soldado español en las campañas de Marruecos en los siguientes términos: «El recuerdo de una desastrosa guerra en ultramar, la sensación de un país declinante, el temor a los cuarteles, lo injusto del sistema de reclutamiento, las leyendas acerca del cruel moro y lo gravoso de la vida castrense hicieron que los soldados españoles fuesen a luchar con una moral bajo mínimos. Las condiciones del Protectorado, con la dificultosa orografía y la actitud insubmisiva de los nativos, así como las deficiencias en materia de pertrechos bélicos y alimentación, no hicieron sino incrementar el descontento de muchos reclutas».

También en *Desperta Ferro*, Carlos Nogueira hace un breve repaso sobre las tácticas de



Desembarco de Alhucemas. (Fuente: www.wikipedia.org)

infantería en la guerra de Marruecos: «Durante los primeros años del siglo XX el ejército español se batió duramente frente a un enemigo irregular y escurridizo librando una guerra que hoy llamaríamos de contrainsurgencia. Durante esos años, el ejército tuvo que variar las tácticas empleadas para adaptarlas al nuevo tipo de enemigo y al terreno africano, conjugando todo eso con la aparición de nuevas armas y procedimientos fruto de las experiencias de la reciente guerra europea».

Finalmente, nos ocuparemos de resumir un trabajo de María Rosa de Madariaga sobre la creación en los años veinte de la República del Rif dentro de Protectorado español: «... con su creación se pretendió erigirse en Estado independiente de España y Francia, pretensión que tuvo una breve existencia, pero significó un ensayo pionero en los países del Magreb que era difícil saber cómo habría evolucionado. Abd el-Krim se había propuesto que los rifeños fueran capaces de gobernarse por sí mismos».

La *Revista de Tropas Coloniales* —como se puede suponer portavoz del Ejército de África y dirigida por Franco— se ocupó de recoger parte del diario de operaciones del todavía coronel que había sucedido en la dirección de la publicación a Queipo de Llano, y en sus páginas se resaltaba lo acertado de quienes

proyectaron una operación del tamaño del desembarco. Decía así: «... el acierto de haber elegido la vital colaboración de Francia y recuperación del honor de nuestro Ejército».

Los tradicionales *ABC* y *La Vanguardia* también elogiaban ambos aciertos, y el primero enfatizaba la labor de Ejército y de su general en jefe Primo de Rivera, mientras que el segundo incidía en el papel de los harqueños. Los medios progresistas como *El Herald de Madrid*, *El Imparcial* y *El Sol* ahondaban en su imagen y hacían algún que otro guiño crítico.

La prensa internacional, principalmente la de Francia, dedicó casi por completo sus noticias breves a la actuación francesa; de la española sólo refirió las operaciones conjuntas. *L'Humanité* y *Le Figaro* le dedicaron más atención, y además tuvieron una visión más crítica con su Gobierno y con los políticos socialistas. Este último definió el desembarco como una gran ofensiva, con titulares como: «Abajo la guerra de Marruecos». Los medios estadounidenses, como la revista *Time*, se adelantaron a los acontecimientos en sus portadas de junio y agosto y no escatimaron elogios para el liderazgo de Primo de Rivera. En números posteriores al desembarco, se publicaron anécdotas como que 165 localidades hicieron hijo predilecto al general español.

Ejercicio de desembarco anfibio en las playas de Rota, con
motivo de las maniobras FLOTEX 22.
Foto: Moises Sanz Peñalosa.



EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS COMO REFERENCIA DE TEMPRANA OPERACIÓN TANTO CONJUNTA COMO COMBINADA

Introducción

El 18 de septiembre de 2025 se cumple el centenario del desembarco de Alhucemas, una operación conjunta y combinada en territorio norteafricano que, aparte de marcar el principio del fin de la cruenta guerra del Rif, sirvió para crear un precedente de lo que en adelante serían las operaciones militares desarrolladas por Estados empleando de forma integrada a sus ejércitos y marinas, y también para coordinarse entre ellos para llevar a cabo exitosas

operaciones combinadas, como sería el desembarco de Normandía, iniciado el 6 de junio de 1944. Se debe pues a España el desarrollo pionero de tal estrategia en el campo de batalla, y es por ello motivo de orgullo poder analizar sus detalles más destacados.

El balance de la guerra del Rif en 1925

Aunque iniciada en 1909, el tramo comprendido entre 1919 y 1926 es el que nos interesa particularmente para ubicar en él el desembarco de



Desembarco de Alhucemas.
(Foto del Servicio Aéreo Español)



Carlos ECHEVERRÍA JESÚS
Profesor de Relaciones Internacionales de la UNED

Alhucemas y estudiar su preparación, su ejecución y sus consecuencias. Casi dos décadas de enfrentamientos provocarían importantes pérdidas en el escenario del Protectorado español, del que hay que excluir las ciudades de Ceuta y Melilla, los peñones de Vélez de la Gomera y de Alhucemas y las islas Chafarinas, territorios españoles entonces y hoy.¹

El acuerdo firmado con Francia el 27 de noviembre de 1912 marcaba los límites del Protectorado español a cambio de reconocer el derecho a la ocupación militar del mismo y el nombramiento de un alto comisario que administraría el territorio conjuntamente con un jalifa que representaría al sultán marroquí.

Para ir ilustrando la dimensión conjunta del desembarco de Alhucemas, recordemos que en octubre de 1913 partía para el territorio del Protectorado una escuadrilla de aeroplanos que en noviembre iniciarían su servicio de guerra, siendo España pionera en esto, como también lo iba a ser doce años después con el desembarco aquí analizado. En efecto, la

Aviación Militar Española sería la primera fuerza aérea del mundo que actuaba en combate de forma organizada e independiente, creando tácticas, seleccionando objetivos y sentando las bases de la guerra aérea moderna. De hecho, España creó el llamado «vuelo a la española» que aviadores militares de varios países evocarían durante la Gran Guerra (1914-1918).

En 1921 el poderoso ataque de Abd el-Krim el Jatabi supondría el arranque de la consolidación de su proyecto personal de la República del Rif, que sería derrocada por el desembarco de Alhucemas en 1925, que estuvo marcado por luctuosos hitos. Tras el desastre de Annual en julio de 1921, la ocupación española del Gurugú entre octubre y noviembre de aquel año iba a impedir al enemigo seguir castigando con artillería a Melilla, y las acciones de las Fuerzas Regulares Indígenas, los Regulares, afianzaron en los mandos españoles la confianza en dichas tropas.² El desastre de Annual no sólo supuso la pérdida de alrededor de 12.000 vidas

1. García de Gabiola, Javier: *La guerra del Rif (1909-1927)*. Córdoba, Almuzara, 2025, y Echeverría Jesús, Carlos: *Las raíces históricas de Ceuta, Melilla y el resto de territorios españoles del norte de África*. Madrid, Informe del Observatorio de Ceuta y Melilla-Instituto de Seguridad y Cultura, febrero de 2021.

2. Gil Ruiz, Severiano, y Gómez Bernardi, Miguel: *Melilla. Apuntes para la historia militar*. Comandancia General de Melilla, 3.ª edición, 2007, p. 113.



Base de hidroaviones El Atalayón.
(Fuente: www.wikipedia.org)

españolas, sino también la caída en manos enemigas de un importante arsenal, destacándose 150 cañones Schneider de 75 milímetros, muchas ametralladoras y fusiles y abundante munición.³ En mayo de 1922, Abd el-Krim atacó los peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas al verse acorralado por la aviación española, que desplegaba con el apoyo de hidroaviones de la Aeronáutica Militar —que había establecido ese mismo año su base en El Atalayón, a orillas de la mar Chica, colindante con Melilla— y con hidros y dirigibles transportados por el portaerones *Dédalo*, poniendo en escena a la Armada y afianzando con ello la dimensión conjunta en términos de antecedentes.⁴ Los combatien-

tes rifeños solían rechazar los combates en campo abierto, prefiriendo emboscar y aislar a las tropas españolas, y entre 1921 y 1924 fueron hábiles distraendo a un enemigo superior en número. Desde la primavera de 1923 se incrementaron los ataques contra las posiciones españolas, en particular en la zona oriental del Protectorado y siempre bajo el liderazgo de Abd el-Krim, y una constante en su comportamiento fue que solían detenerse antes de rematar una ofensiva, como hicieron en 1921 en Melilla y harían después, en 1924, al penetrar entre la primavera y el verano de aquel año en el Protectorado francés, hecho que llevaría también en términos de antecedentes a introducir a Francia en la operación del

3. Contreras Gómez, Julio: *Ceuta. XX siglos de historia militar*. Ceuta, Papel de Aguas, S. L., 2001, p. 311.

4. En su uso pionero en la guerra, la Aviación Militar Española utilizó diversos tipos de aviones, desde los bombarderos *De Havilland DH-4 Rolls*, *DH 9A* y *Farman F-50* hasta los *Breguet XIV* y los *Bristol F-2B Fighter*. La mayoría fueron adquiridos gracias a generosas aportaciones de distintas provincias españolas en un memorable ejemplo de patriotismo. Véase Flores Alonso, Ángel, y Cicuéndez Ortega, Juan Manuel: 1913-1927. *Guerra aérea sobre el Marruecos Español*, Madrid. Museo del Aire, 1990.

desembarco de Alhucemas y darle su carácter de acción combinada.

Tal actitud de las fuerzas de Abd el-Krim permitió a los españoles ir recuperando las posiciones perdidas desde julio de 1921, fortificar la costa frente a las fuerzas rifeñas y aproximarse al corazón de la rebelión, situado en Axdir, en la bahía de Alhucemas.⁵ Por otro lado, los ecos del desastre de Annual, con escenarios luctuosos como el de Monte Igueriben antes y el de Monte Arruit después, definían el contexto en el que se produjo el golpe dado por el general Miguel Primo de Rivera en septiembre de 1923, poniendo en pie al Directorio Militar que gobernaría España hasta 1930. Tras Annual se había impuesto una política de contención para impedir que la zona rebelde se ampliara; se inició un proceso para depurar responsabilidades (Expediente Picasso), a la vez que iba creciendo la división entre los partidarios de abandonar el Protectorado y los que pedían reiniciar con firmeza las operaciones. Aunque Primo de Rivera estaba en principio a favor de abandonar el Protectorado, nuevos ataques realizados por Abd el-Krim a lo largo de 1924 obligaron a las tropas españolas a replegarse hacia Tetuán, Ceuta y Melilla, lo que contribuyó a reforzar a los inclinados a pasar a la ofensiva, entrando progresivamente Primo de Rivera en esta categoría.⁶

Como quiera que en la primavera de 1924 se había alcanzado una situación de punto muerto en la que los españoles no conseguían avanzar hacia la capital de Abd el-Krim,

se decidió intensificar durante el verano la campaña aérea mientras se empezaba a bajar seriamente el desembarco.

La implicación francesa en dicha operación se produciría después de que Abd el-Krim resolviera, en el tránsito de la primavera al verano de 1925, marcado por las escasas cosechas y el hambre entre su población, buscar tanto tierras fértiles como victorias que ofrecer a los suyos, proponiendo a la gran cabila de Beni Serual, con territorio tanto en el Protectorado español como en el francés, unirse a su esfuerzo bélico. Con ello, el escenario de los combates se adentró más de cien kilómetros en Protectorado francés.



general Miguel Primo de Rivera.
(Fuente: www.wikipedia.org)

5. Gil Ruiz, S., y Gómez Bernardi, M.: *op. cit.*, p. 114.

6. Martínez Pérez, Jesús Ángel, y Ganfornina Lozano, Francisco José: *Aspectos militares de la historia de Ceuta*. Centro de Historia y Cultura Militar de Ceuta, 2008, p. 115.

En dicho avance, Abd el-Krim atacaba a principios de abril los puestos franceses, sometía a las cabilas limítrofes con el Protectorado español y provocaba en Uarga un desastre equiparable al sufrido por los españoles en Annual.⁷ Francia había sufrido además importantes golpes en Taza y en Fez, en el corazón de su Protectorado, con el enemigo llegando a las puertas de la histórica ciudad, que fue salvada por la combinación de una heroica resistencia y la llegada a tiempo de refuerzos. Dicha deriva llevó a Francia a solicitar a principios de junio la colaboración militar española, lo que condujo a la firma del Tratado Hispano-Francés de Cooperación Militar, suscrito por Miguel Primo de Rivera por parte española y por el ministro de Asuntos Exteriores Aristide Briand del lado francés, en el marco de la Conferencia de Madrid celebrada el 28 de junio de 1925.⁸ El arranque del entendimiento español hemos de situarlo meses antes, en la entrevista celebrada en París entre Briand y el embajador español Quiñones de León, que abriría los contactos que llevarían a la convocatoria de dicha Conferencia.⁹

Primo de Rivera del lado español y el mariscal Pétain del francés iban a asumir el mando de una iniciativa combinada que buscaba acabar con el levantamiento rifeño, celebrando dos reuniones preparatorias, en Tetuán el 28 de julio y en Algeciras el 21 de agosto de 1925.¹⁰ En paralelo, y presintiendo un ataque español a su litoral, Abd el-Krim

bombardeaba el peñón de Alhucemas y concentraba fuerzas en la costa, a la vez que ordenaba a su lugarteniente El Jeriro lanzar un ataque de diversión contra la capital del Protectorado español, Tetuán.¹¹ Los acuerdos alcanzados por España y Francia a finales de julio en Tetuán preveían un desembarco protagonizado por fuerzas españolas, transportadas desde las ciudades españolas de Ceuta y Melilla por buques de la Armada y protegidas por una fuerza aérea combinada hispano-francesa. El comandante en jefe de la operación sería el general Primo de Rivera, y el jefe de las fuerzas de desembarco el general José Sanjurjo Sacanell.¹²

El desembarco: los preparativos

A la vista del poco estimulante antecedente de Gallipoli —esfuerzo aliado iniciado el 25 de marzo de 1915 y que tras varios meses de ejecución obligó a sus protagonistas a iniciar la evacuación a finales del mismo año, dejando 28.200 muertos británicos, 77.895 heridos, 11.254 desaparecidos y la pérdida de seis acorazados, además de otras unidades navales menores—, Primo de Rivera diseñó esta apuesta personal con la que pretendía zanjar de una vez por todas la guerra. Se buscaba no sólo mitigar la amargura dejada por el desastre de Annual, sino derrotar al enemigo en su cuartel general. Como veremos a continuación, ello se lograría gracias a una ingente y complicada operación militar de

7. Contreras Gómez, J.: *op. cit.*, p. 313.

8. Gil Ruiz, S., y Gómez Bernardi, M.: *op. cit.*, p. 119.

9. Woolman, David S.: *Abd el-Krim y la guerra del Rif*. Barcelona, Oikos-Tau, S. A., 1988, pp. 201 y 205.

10. Fayán Escuer, Edmundo: «El desembarco de Alhucemas». *Nuevatribuna.es*, 28 de marzo de 2025.

11. Contreras Gómez, J.: *op. cit.*, p. 313.

12. Martínez Pérez, J. Á., y Ganfornina Lozano, F. J.: *op. cit.*, p. 116.

diseño español y que iba a realizarse en el marco de un oportuno entendimiento hispano-francés, que hizo también del desembarco una pionera acción combinada.

Cabe recordar que cuando la flota anglo-francesa que llevó a cabo el desembarco en Gallipoli atravesaba el estrecho de Dardanelos el 18 de marzo de 1915, en España hacía dos años que el general Francisco Gómez-Jordana había diseñado en el Alto Estado Mayor una operación anfibia para ser ejecutada en el norte de Marruecos, aunque entonces no se decidió llevarla adelante. Luego se elaborarían otros planes, uno en 1921 y otro en 1922, este último diseñado por el hijo del general Gómez-Jordana que, también general, sería en unas décadas ministro de Asuntos Exteriores de España. La influencia negativa de lo acaecido en Gallipoli, donde el fracaso anglo-francés llevó a una cruenta guerra de trincheras equiparable a las que ensangrentaban tierras continentales europeas, había retrasado la decisión española de realizar un desembarco que, como vemos, llevaba años diseñado.¹³

Superado el complejo de Gallipoli y ante la necesidad de poner fin a la guerra del Rif, los preparativos se aceleraron y en 1924



Los australianos desembarcan en la playa ANZAC el 25 de abril de 1915. (Fuente: *National Geographic*)

España compró a los británicos las barcas K utilizadas en Gallipoli y que estaban almacenadas en Gibraltar.¹⁴ Desde julio de 1925 se empezó a adiestrar a las fuerzas que iban a participar en el desembarco en el uso de fusiles ametralladores, granadas de mano y de fusil y morteros.¹⁵ Primo de Rivera contó con el apoyo en el planeamiento previo del general Francisco Gómez-Jordana y Souza, que preveía desplegar hasta 18.000 efectivos, que finalmente se queda-

13. Martín Alarcón, Julio: «Desembarco de Alhucemas: la operación anfibia de España en Marruecos que asombró al mundo». *Elconfidencial.es*, 25 de mayo de 2025.

14. Woolman, D. S.: *op. cit.*, p. 205.

15. Gil Ruiz, S., y Gómez Bernardi, M.: *op. cit.*, p. 119.

rían en 13.000.¹⁶ El desembarco, que fue preparado minuciosamente con Francia, contó con el mando conjunto del general Primo de Rivera, con el mando operativo del general José Sanjurjo para las fuerzas terrestres, el del general Jorge Soriano Escudero para los medios aéreos y el del almirante Eduardo Guerra Goyena para los navales. El general Sanjurjo voló el 20 de agosto sobre la parte occidental de la bahía de Alhucemas para inspeccionar las fortificaciones enemigas —detectando trincheras reforzadas desde Qala Quemada hasta Axdir— y para el 1 de septiembre los preparativos principales ya estaban completados.¹⁷ Para algunos autores el interés francés por participar fue el causante del retraso de un desembarco que, en su dimensión conjunta, se podía haber realizado a finales de junio o principios de julio.¹⁸

La operación conjunta y combinada que marcaría un precedente

Una poderosa fuerza naval compuesta por 66 buques —sin contar barcas y remolcadores menores, que elevaban la cifra al centenar— partió de Ceuta y de Melilla y, tras ejecutar dos amagos de desembarco en Uad Lau y Sidi Dris, llegó a la bahía de Alhucemas el día 6 de septiembre. La mala mar obligó a retrasar la operación hasta el 8 al



Carro blindado de asalto FT-17 del Museo de Medios Acorazados de El Goloso. (Fuente: www.wikipedia.org)

mediodía, cuando dos columnas tipo división, una procedente de Ceuta, con 9.300 efectivos y una unidad de carros blindados de asalto *Renault FT-17*, y la otra de Melilla, con 9.200 soldados, iniciaron el desembarco.¹⁹ La artillería naval había comenzado a las 06:00 horas del 8 de septiembre a bombardear la costa para ir preparando el terreno al despliegue, y durante todo el día se contó también con apoyo aéreo. Este último fue crucial para hacerlo posible, destacándose las escuadrillas procedentes de Melilla, compuestas por *De Havilland DH-4 Rolls*, *Bristol F.2b Fighter*, *Breguet XIV* y *XIX*, *Fokker C-IV*, *Farman MF-11* y *Potez XV* y los hidros *Savoia S-16* y *Dornier DO-J Wal*, procedentes de la base de El Atalayón y transportados en

16. *Ibidem*, p.122.

17. Woolman, D.S.: *op. cit.*, p. 212.

18. Martín Palma, Raúl José: *Bestias de acero. Cien años de unidades acorazadas en el Ejército Español*. Madrid, La Esfera de los Libros, 2024, p. 72.

19. Gil Ruiz, S., y Gómez Bernardi, M.: *op. cit.*, p. 121.

el *Dédalo*, como también lo fue el dirigible SCA. Ello ilustra otro de los pilares del esfuerzo conjunto: los medios aéreos españoles, con 124 aparatos de diferentes modelos, a los que se añadirían, dándoles además un carácter combinado, la escuadrilla de bombarderos *F-60 Goliath* y el hidro *Supermarine* aportados por Francia.²⁰

La fuerza naval estaba constituida por una escuadra mixta formada por tres acorazados —el *Alfonso XIII*, el *Jaime I* y el *París*—, dos monitores —el *Amiens* y el *Reims*—, el portaaviones *Dédalo*, cuatro cruceros —el *Méndez Núñez*, el *Blas de Lezo*, el *Metz* y el *Strasbourg*—, cinco torpederos y contratorpederos —el *Alsedo*, el *Velasco*, el *Lazaga*, el *Annamite* y el *Tonquinoise*— y un remolcador con globo cautivo de observación.²¹ El convoy era escoltado por una fuerza compuesta por dos cruceros, seis cañoneros, seis torpederos y once guardacostas, todos ellos españoles, y las tropas de desembarco fueron trasladadas a bordo de 22 transportes y tres buques hospital, todos ellos de la Compañía Transmediterránea.²²

Serían tres largos días de operaciones en los que las barcas permitieron desembarcar a las tropas en las playas de Ixdain y La Cebadilla: las procedentes de Ceuta, bajo el mando del general Leopoldo Saro Martín y divididas en tres columnas —mandadas a su

vez por los coroneles Franco y Martín González y el teniente coronel Campins—, y las de Melilla, mandadas por el general Emilio Fernández Pérez y divididas en dos columnas lideradas por los generales Goded y Vera.²³ La contribución de la Comandancia general de Melilla fue de tres tabores de Regulares y dos banderas del Tercio n.º 1, entre otros efectivos que también incluían a la Compañía de mar de Melilla, y como apoyo de fuego llevaban una batería de 105 milímetros y dos de 70.²⁴ El general Fernández Pérez tenía contemplado en la orden de operaciones mantener en reserva a su unidad, otorgando a la división de Ceuta la primera fase del desembarco en las playas Ixdain y La Cebadilla y en la cala del Quemado.²⁵

Importante es destacar que durante el desembarco el territorio nacional denominado peñón de Alhucemas —pero que en realidad reúne el peñón o isla de San Agustín y de San Carlos de las Alhucemas y las islas de Tierra y de mar—, dotado de 28 piezas de artillería, sufrió algunos daños por el ataque previo de Abd el-Krim antes citado y también durante el desembarco, pero se recuperó de ellos pronto.²⁶

En relación con los amagos a modo de distracción de Uad Lau y de Sidi Dris, éstos se desarrollaron el 6 de septiembre, haciéndose necesarios porque Abd el-Krim esperaba

20. Flores Alonso, Á., y Cizuéndez, J. M.: *op. cit.*, p. 52.

21. Desde el acorazado *París* dirigía el almirante Hallier a las fuerzas francesas implicadas. Véase Woolman, D. S.: *op. cit.*, p. 214.

22. Contreras Gómez, J.: *op. cit.*, p. 314.

23. Sánchez Martínez, María: «El desembarco de Alhucemas: el 'Día D' del Ejército español». *El Debate*, 7 de septiembre de 2024.

24. Gil Ruiz, S., y Gómez Bernardi, M.: *op. cit.*, p. 120.

25. Woolman, D. S.: *op. cit.*, p. 214.

26. Echeverría Jesús, C.: *op. cit.*, pp. 30-32, y Contreras Gómez, J.: *op. cit.*, p. 314.

El acorazado *Jaime I* y el crucero *Reina Victoria Eugenia* bombardeando las posiciones rifeñas durante el desembarco de Alhucemas (1925).
(Fuente: *catedranaval.com*)

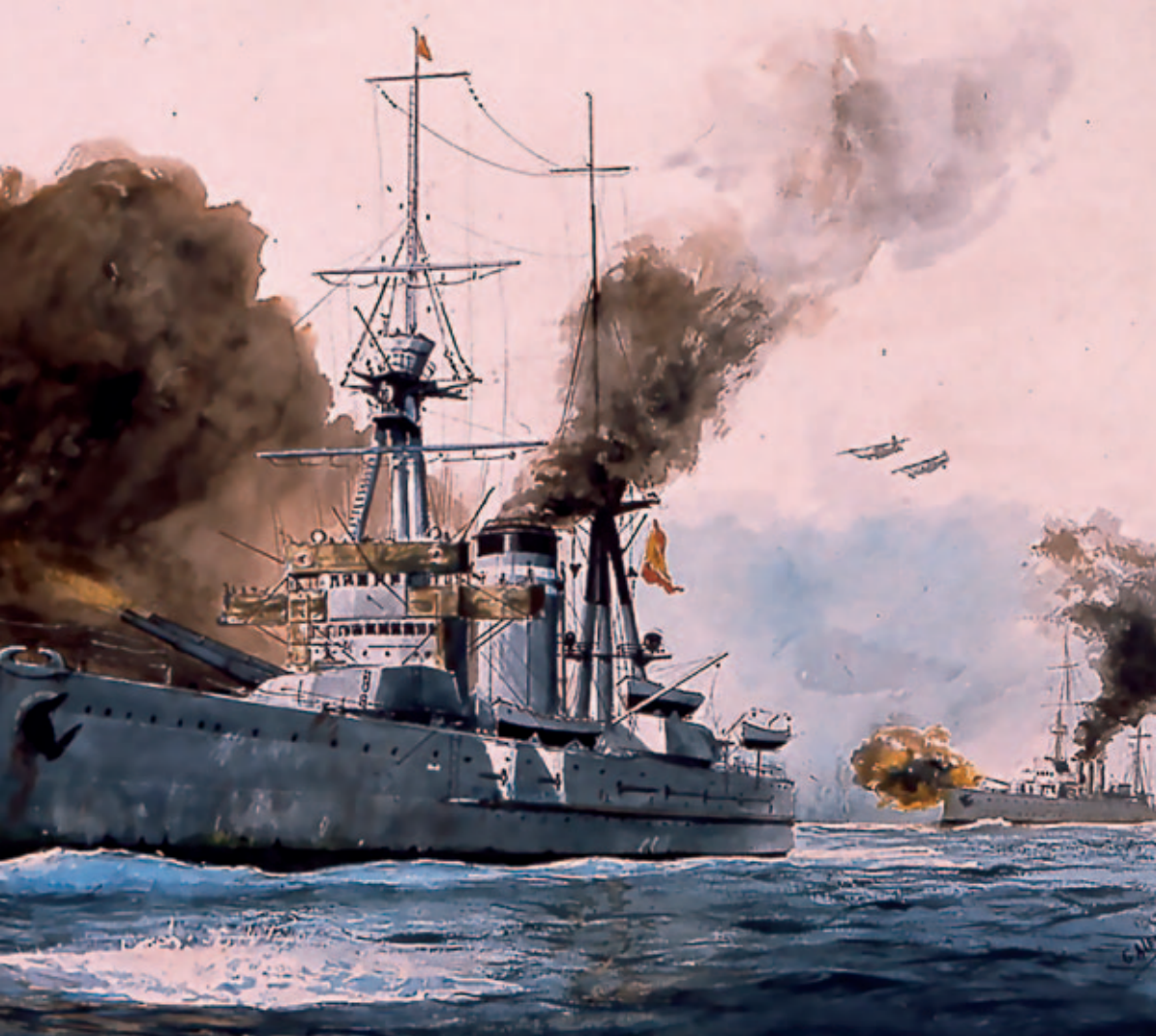


un desembarco al ser conocedor de que España llevaba años barajando operaciones anfibias, desde la más lejana del general Luque de 1911, retomada por Gómez-Jordana en 1913, y otra más elaborada en 1916, aunque no se implementaron en parte por el temor a que se reprodujera el fracaso de Gallipoli.²⁷ La amplia playa de Uad Lau era un buen escenario de desembarco y se soltaron en ella algunas barcasas *K* que transporta-

ban soldados procedentes de Ceuta, y en la de Sidi Dris se hizo lo mismo con personal de Melilla; dichas acciones fueron el preámbulo del desembarco, que se concentró en las playas de Ixdain y de La Cebadilla, elegidas ambas por estar situadas en la zona de la cabila de los Bucoya, rivales de la tribu de Beni Urriaguel a la que pertenecía Abd el-Krim, y que abandonaron sus posiciones tras el desembarco.²⁸

27. Carrasco, Antonio M.: «Uad Lau, el señuelo del desembarco de Alhucemas». *El Debate*, 18 de febrero de 2025.

28. Woolman, D. S.: *op. cit.*, p. 215.



Se eligieron dichas playas, situadas al noroeste de la extensa bahía de Alhucemas, de 16 kilómetros de longitud, pero hubieron de ser limpiadas de minas por legionarios del tercio procedente de Ceuta, que también destruyeron una batería enemiga.²⁹ Los rifeños tenían catorce piezas de campaña de 70 y 75 milímetros capturadas a los españoles, además de abundantes ametralladoras.³⁰ El primer ataque arrancó a las 11:30 del 8 de

septiembre, con la ofensiva conjunta de artillería naval y aviones. Durante la primera jornada desembarcaron 10.000 soldados provocando la artillería rifeña importantes bajas, así como diversos daños a los acorazados *Alfonso XIII* —buque insignia desde el que Primo de Rivera dirigía la operación— y *Jaime I*. La columna del tercio mandada por el coronel Franco estableció la cabeza de playa en La Cebadilla, y por la noche había

29. Gil Ruiz, S., y Gómez Bernardi, M.: *op. cit.*, pp. 120-122.

30. Fayánas Escuer, E.: *op. cit.*

tomado ya Morro Nuevo en una acción en la que el tercio perdía siete oficiales y 117 soldados, pero lograba el desembarco de dichos efectivos y la instalación en tierra de tres baterías.³¹ También en el primer día desembarcaron seis carros *Schneider CA-1* y un *Renault FT-17*, que iban integrados en las tres columnas del tercio bajo el mando del general Saro.³²

En el desembarco, la Armada, representada por los acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I* y por decenas de otros buques, aportó también el portahidros *Dédalo*, que embarcaba, además de 12 hidros, un dirigible y un globo cautivo.³³ Partiendo de dos bases muy distantes entre sí, Ceuta y Melilla, navegando con mala mar, obligados a coordinar entre sí efectivos de los Ejércitos y la Armada españoles, a los que se añadían los franceses, a construir muelles flotantes y a poner en práctica otras múltiples técnicas innovadoras, los artífices del desembarco merecen un reconocimiento por su hazaña.³⁴

Abd el-Krim resistía en las primeras jornadas, incluyendo el duro contraataque en los días 11 y 12; pero el desembarco siguió, y el 23 de septiembre la columna del tercio lideraba la progresión terrestre hacia el este y el sureste, rompiendo el cerco mantenido desde las crestas de las montañas que rodean la ba-

hía. Tras varios días de mal tiempo que impidió tanto el desembarco del apoyo logístico como el apoyo aéreo, el día 30 los españoles habían rebasado los desfiladeros que conducían hasta Bujibar y Monte Palomas, precipitando la caída de Axdir el 2 de octubre, núcleo central de la rebelión situado a 11 kilómetros de La Cebadilla. Abd el-Krim había huido hacia las cabilas del interior y aún pasarían meses de combates hasta que decidiera entregarse a los franceses el 26 de mayo de 1926 en Targuist.³⁵

El resultado obtenido y las lecciones aprendidas

A partir del exitoso desembarco de Alhucemas, una tenaza consiguió empezar a desmembrar el sistema defensivo rifeño, que reaccionó retirándose a las montañas en un vano intento de prolongar la resistencia.³⁶ Cuando las fuerzas españolas procedentes de Alhucemas alcanzaban en su avance el meridiano del peñón de Vélez de la Gomera en junio de 1926, hacía tiempo que se habían encontrado con las fuerzas francesas que avanzaban hacia el norte, pudiendo ya formar un frente único.³⁷ El fin oficial de la guerra del Rif se declararía el 10 de julio de 1927, y para llegar a ello había sido determinante el desembarco de Alhucemas.³⁸

31. Flores Alonso, Á., y Cizuéndez, J. M.: *op. cit.*, p. 52.

32. Martín Palma, R. J.: *op. cit.*, p. 73.

33. Suevos, Raúl: «De Alhucemas a Normandía». *La Nueva España*, 16 de marzo de 2025, y Martínez Pérez, J. Á., y Ganfornina Lozano, F. J.: *op. cit.*, p. 118.

34. Cabe destacar que en Ceuta y Melilla había quedado una reserva de 1.500 soldados y otros 5.000 en el sur peninsular, así como cinco grupos de artillería de diversos calibres. Véase Contreras Gómez, J.: *op. cit.*, 314.

35. Sánchez Martínez, M.: *op. cit.*

36. Gil Ruiz, S., y Gómez Bernardi, M.: *op. cit.*, p. 122.

37. Contreras Gómez, J.: *op. cit.*, p. 315.

38. Woolman, D. S.: *op. cit.*, p. 242.

Dicha hazaña militar fue el primer éxito de operación anfibia conjunta y también combinada, que inspiraría a figuras como el general estadounidense Dwight David Eisenhower, líder del desembarco de Normandía 19 años después. Por primera vez en la historia, fuerzas navales, de apoyo aéreo y terrestres, todas ellas bajo el mando unificado del general Primo de Rivera, actuaban de forma coordinada en una acción militar exitosa, afianzando con ello el concepto moderno de desembarco anfibio.³⁹ Y la participación de efectivos franceses en dicha operación conjunta española convertiría también el desembarco de Alhucemas en la primera operación conjunta y combinada victoriosa del siglo XX. A los 132 aviones de la Aviación Militar Española y los 18 hidroaviones de la Armada se añadirían, perfectamente coordinados con aquéllos, seis aviones del Ejército francés. Y más importante que la aérea, fue la contribución naval de Francia, con una división de su escuadra compuesta por un acorazado, dos cruceros, dos torpederos, dos monitores, un remolcador y varios navíos auxiliares, identificados anteriormente en este artículo.

Para las Fuerzas Armadas españolas este desembarco, su brillante planificación y su aún más brillante ejecución, las puso en una posición meritoria, superando antiguos complejos como los sufridos tres años antes en el contexto del desastre de Annual.



General Dwight David Eisenhower.
(Fuente: www.wikipedia.org)

Finalmente, en la dimensión política y diplomática el desembarco de Alhucemas fue una operación conjunta y combinada hispano-francesa dirigida contra un actor político intermedio, la autodenominada República del Rif liderada por Abd el-Krim, hostil a los protectorados español y francés, pero también a la autoridad del sultán, que mantenía con las autoridades españolas y francesas una relación afianzada legalmente.

39. Martínez Pérez, J. Á., y Ganfornina Lozano, F. J.: *op. cit.*, p. 118.



OPERACIONES ANFIBIAS, PRESENTE Y FUTURO





EL FUTURO DE LAS OPERACIONES ANFIBIAS

Introducción: las operaciones anfibias dentro del elenco de las grandes operaciones navales

El almirante y profesor Milan Vego, a la sazón uno de los mejores expertos contemporáneos en estrategia naval (especialmente versado en el arte operacional), apunta que en la actualidad podemos hablar de hasta siete operaciones navales principales (*major naval operations*) (Vego, 2008: 23); a saber:

- Flota contra flota (con el objetivo de destruir la fuerza naval enemiga, ya sea en alta mar o en sus bases)¹.
- Flota contra la costa (mediante operaciones anfibias, con el objetivo de destruir instalaciones o infraestructuras del enemigo).
- Ataques contra el tráfico marítimo mercante del enemigo.
- Protección del tráfico marítimo mercante propio.
- Destrucción de fuerzas nucleares enemigas basadas en la costa.

—Protección de las propias, de la misma naturaleza.

—Apoyo a fuerzas terrestres propias que operen en el litoral.

Lógicamente, varias de ellas están relacionadas entre sí. Por ejemplo, la 3.ª— y la 4.ª apenas son las dos caras de una misma moneda, requiriendo, en principio, el mismo tipo de medios para atacar y/o proteger (fragatas, destructores y quizá submarinos)², mientras que quien domina la doctrina para proteger el tráfico marítimo puede hacer lo propio en caso de tener que atacarlo. Igual sucede con la 5.ª y la 6.ª, por las mismas razones, si bien en este caso el análisis es más complejo al entrometerse el ingrediente nuclear.

Además, puede afirmarse que la segunda parte de la definición de la 1.ª operación principal enlaza bien con la 5.ª. De hecho, incluso la primera parte de la 1.ª lo hace con la 3.ª. No en vano, siguiendo la estela de Mahan y lo más privativo de su obra, atacar y destruir el

1. Como casos destacados, la batalla de Matapán (marzo-abril de 1941) y el ataque aeronaval a Tarento (noviembre de 1940) en la Segunda Guerra Mundial. Vego menciona el segundo suceso y enfatiza el de Pearl Harbor (que fue lo mismo a nivel conceptual), pero se olvida del primero, que es un buen ejemplo.

2. Otrora cruceros y cruceros auxiliares, quizá acompañados por destructores como fuerza de escolta y/o de ataque (recuérdese la Fuerza K basada en Malta).

Josep BAQUÉS QUESADA

Profesor del Instituto Universitario general Gutiérrez Mellado
e investigador de la Universidad Francisco de Vitoria

Cualquier nación puede formar un ejército, y la mayoría puede formar una armada. Entrar en la costa es una cosa, luchar en tierra es otra, pero la combinación de ambas es lo que hace que las operaciones anfibias sean tan complejas. Pocas naciones pueden alcanzar el nivel de eficiencia y capacidad militar necesario para mantener un cuerpo de profesionales capaces de ejecutar esta forma tan difícil de operaciones militares.

(Friedman y Heck, 2020: 393)

grueso de la flota enemiga no es un fin en sí mismo. La intención es dejar sin protección a la marina mercante enemiga para de ese modo estrangular económicamente a la potencia rival. En sus propias palabras, en las que cita a uno de los gurús de la doctrina terrestre, dice lo siguiente:

«¿Por qué existen las marinas de guerra? Obviamente no existen con el mero propósito de atacarse las unas a las otras para lograr

lo que Jomini llama «la gloria estéril de luchar batallas con el fin de ganarlas»» (Mahan, 1897: 66).

Siendo así que, como señala uno de los principales intérpretes de la obra de Mahan, el control del mar tiene por objeto el control de las principales rutas del comercio marítimo, afirmando la seguridad del propio y negándosela al adversario (Sumida, 1997: 45). Según Mahan: «Considerada la marina



Operación Dédalo-25. (Fuente: Armada)

desde este punto de vista, es esencialmente un cuerpo ligero que mantiene abiertas las comunicaciones entre sus propios puertos y obstruye las del enemigo» (Mahan, 2007: 369). Queda, pues, refrendada la conexión entre la primera parte de la 1.ª *major operation* de Vego y la 3.ª de las que cita.

Sirva lo anterior no para cuestionar el enfoque de Vego, que es sin duda muy útil a efectos analíticos para desmenuzar y tratar con detalle cada una de estas operaciones navales principales, pero sí para seleccio-

nar las que conciernen a nuestro análisis y profundizar en su contenido y sus contingencias. Visto lo visto, nos quedamos con la 2.ª y la 7.ª. Como en los casos anteriores que hemos comentado, habrá sinergias entre ellas y, asimismo, con las demás. Por ejemplo, desarrollar, al menos en parte, la 1.ª de las *major operations* puede contribuir al éxito de las ulteriores operaciones anfibias, y no hacerlo suele ser una magnífica receta para su fracaso³.

Infantes de marina realizando ejercicios de desembarco. (Fuente: Armada)



3. La Operación León Marino (agosto-septiembre de 1940) no se pudo ejecutar pese a tener a la flota de invasión preposicionada en puertos belgas, holandeses y franceses, no sólo debido a la derrota de la Luftwaffe en la tan cinematográfica batalla de Inglaterra, sino sobre todo a que la Royal Navy apenas había sido erosionada en esos momentos por la Kriegsmarine, mientras que las pérdidas de ésta en la campaña noruega fueron superlativas si a los buques hundidos (tres cruceros, doce destructores, tres torpederos de escuadra, más dos docenas de patrulleros, cazasubmarinos y dragaminas) añadimos las graves averías sufridas por sus dos únicos acorazados (*Scharnhorst* y *Gneisenau*) y por su crucero de batalla *Lutzow*, amén de otras unidades menores, incluyendo más cruceros, como el *Hipper*, así como destructores.

El caso de las operaciones anfibias en particular

Por consiguiente, nos centraremos en las dos operaciones que más nos interesan de entre todas las que cita Vego, sin ignorar las sinergias con las demás, aunque, por lógicas razones de espacio, sin detenernos en todas y cada una de ellas. Hablando de las operaciones anfibias contra (o sobre) la costa enemiga, Vego anticipa que se trata de operaciones «extremadamente complejas de planificar y ejecutar», por diversos motivos. No se trata de una cláusula de estilo. La afirmación de Vego es taxativa. Por consiguiente, conviene indagar en sus motivos.

Posibilidades

Aunque según lo indicado sean improbables los escenarios que reproduzcan desembarcos a gran escala —que impliquen divisiones enteras y muchas veces incluso cuerpos de ejército—, todavía hay futuro para operaciones anfibias más modestas que, sin embargo, afrontarán también las dificultades genéricas que ya hemos planteado.

Para empezar, el contexto en el que debería pensar la Armada no es un desembarco en las costas de una gran potencia mundial, sino que los escenarios potenciales son otros. De modo que el resto del artículo

contiene argumentos para afrontar uno de los tres escenarios siguientes: desembarcos en Estados santuarios de grupos armados no estatales, ya sean terroristas o de otro tipo (*warlords*, piratería); desembarcos en territorio de Estados con unas fuerzas armadas que, a lo sumo, se hallen a un nivel similar al nuestro o por debajo del mismo; o incluso desembarcos en territorio propio (ya sea costero o insular) en la hipótesis de que éste haya caído, temporalmente, en manos de alguno de los dos anteriores actores.

Al menos tenemos dos motivos para pensar que el argumento del asalto anfibio no termina con la evidente dificultad de repetir la experiencia de Normandía. Ambos tienen que ver con la Infantería de Marina.

Por un lado, se trata, junto a las unidades aerotransportadas (normalmente adscritas a los ejércitos de tierra)⁴, de fuerzas de reacción rápida (*ready-to-use*) que aportan gran capacidad de respuesta rápida y enorme flexibilidad operativa en beneficio de cualquier Gobierno (Garnier, 2014: 42). Esa capacidad implica varias facetas: disuasión, para empezar. Mientras que si la guerra estalla, la Infantería de Marina suele ser, dada su combinación de carácter expedicionario y de potencia de fuego⁵, un aporte fundamental en las primeras fases del conflicto, así como un gran apoyo en el desenlace del mismo (Gouge, 2019: 1-2).

4. Sin perjuicio de que algunas de ellas dependan orgánicamente del Ejército del Aire.

5. Es posible que otras unidades (aerotransportadas y, en casos extremos, paracaidistas) lleguen antes, pero también que lo hagan sin la potencia de fuego adecuada; y es probable que otras unidades del Ejército de Tierra mejoren la potencia de fuego de la Infantería de Marina, pero también que no puedan llegar (directamente) o que lleguen demasiado tarde al escenario del conflicto. En ese sentido, la combinación ofrecida por la Infantería de Marina es difícil de igualar. Quizá imposible.

Por otro lado, históricamente la Infantería de Marina ha sido un cuerpo especialmente dado a la innovación (Ishizu, 2014: 153). También en el sentido doctrinal, quizá porque ella misma es hija de la innovación. Cuestión de genética...

Un listado no exhaustivo, pero sí indicativo, de las misiones potenciales a desempeñar en el presente y en un futuro previsible podría resumirse en los puntos que siguen:

- a) Sin necesidad de desarrollar el esfuerzo principal, un desembarco anfibio puede acelerar el avance de las fuerzas terrestres amigas (propias o de aliados) a lo largo de la costa, desembarcando unidades adicionales.
- b) Tomar el control de una base naval o de un puerto comercial que esté en manos del enemigo si esas infraestructuras pueden ser útiles para el despliegue de unidades propias en una segunda fase.
- c) Aun sin llegar a tomar esas infraestructuras, negar su uso a las fuerzas enemigas mediante golpes de mano lanzados desde buques y con los medios de asalto en ellos disponibles.
- d) Cortar la vía de retirada de un ejército enemigo o disponer de una fuerza anfibia *stand by* con el fin de condicionar o limitar las opciones del enemigo.
- e) Dificultar o impedir los intentos de evacuación del enemigo por mar.
- f) Lanzar ataques en lugares distintos y dis-

tantes del frente con la intención de dividir a las fuerzas enemigas, o bien para inmovilizar a una parte de ellas en el punto del asalto anfibio con el fin de que no puedan reforzar el frente⁶.

g) Ataque en profundidad a objetivos del enemigo, así como la destrucción de objetivos en la costa.

h) Operaciones de suministro, incluyendo el transporte de tropas y material de refresco o toma de puntos importantes adicionales para facilitar el avance de las tropas propias: puentes, estuarios, estrechos...

i) Operaciones de evacuación de tropas propias (o de civiles) a gran escala, llegado el caso.

Buena parte de estas operaciones, asumiendo el tipo de enemigo comentado, requieren grupos anfibios de tipo intermedio en comparación con las previsiones de las grandes potencias. Para asegurar su viabilidad, no bastaría con golpes de mano dados por el equivalente a estoiles aislados, sin blindaje, pero tampoco grandes unidades tipo división. Un magnífico ejemplo de operación anfibia limitada, y exitosa, posterior a la Segunda Guerra Mundial fue la Operación Vantage (julio-octubre de 1961), mediante la cual el Reino Unido apoyó a Kuwait ante lo que ya era una incipiente amenaza de invasión iraquí, finalmente frustrada por la intervención de la que damos cuenta. La fuerza principal empeñada en primera instancia fue el equivalente a una agrupación

6. En la Segunda Guerra Mundial, varias operaciones de comandos británicos lanzadas por la Royal Navy en las costas noruegas lograron un impacto estratégico desproporcionado a la entidad de las fuerzas empleadas, con escasas bajas propias. Las operaciones Claymore (islas Lofoten) y Archery (Vaagso y Maloy) en marzo y diciembre de 1941, aparte de lograr la destrucción de unas 25.000 TRB de buques mercantes al servicio de Alemania, hicieron que el alto mando alemán trasladara a unos 300.000 hombres a Noruega para defender sus costas de unos ataques que nunca más se repitieron, detrayéndolos de otros frentes en los que habrían sido más necesarios, como, precisamente, Normandía.

táctica de comandos, que llegó a bordo del HMS *Bulwark* (un LPH de un tipo equivalente a un LHD) y fue helitransportada al aeropuerto y al puente de Mitla⁷. Ejemplos como éste muestran la factibilidad de este tipo de operaciones, aunque no podemos conformarnos con esto, porque es indispensable tomar en consideración algunos prerrequisitos de cualquier asalto anfibio.

Dificultades

Dificultades en el asalto

En primer lugar, la fricción —en el sentido dado por Clausewitz⁸— deja notar su peso de un modo muy especial en los escenarios anfibios, pues para empezar hay que lidiar con un terreno muy peculiar, ya que se mueve: corrientes, oleajes, mar picada, vientos que afectan directamente a los buques y lanchones, y virtual, por la imposibilidad de llevar a cabo repliegues tácticos (reembarcar suele ser una muy mala idea). Además, el relieve es muy accidentado en la costa no sólo porque su orografía es casi siempre irregular sino, *a fortiori*, porque suele ser poco homogénea,



Carl von Clausewitz en un cuadro de Karl Wilhelm Wach.
(Fuente: www.wikipedia.org)

incluso dentro de una misma zona designada para un desembarco (Garnier, 2014: 11-12).

Pero lo anterior no es todo. Más allá de ello, si tenemos claro que la zona litoral está cada vez más densamente poblada, lo usual será encontrar mucho tráfico, marítimo y aéreo, que imposibilitará la sorpresa (si la hubiere) y, en todo caso, entorpecerá las operaciones⁹.

7. Este buque, catalogado como LPH, tenía unas dimensiones y capacidad de transporte de tropas y medios de desembarco prácticamente idénticas a las de nuestro LHD *Juan Carlos I*, con la diferencia de que no gozaba de dique inundable, de manera que sus cuatro LCU colgaban de pescantes.

8. El prusiano enfatiza mediante este concepto la distancia que suele abrirse entre lo planificado, sobre el papel y la realidad de las operaciones.

9. En la Operación Torch, en el sector de Orán, un convoy francés, compuesto por cuatro mercantes y una pequeña escolta, estuvo a punto de dar al traste con la operación al interponerse inopinadamente a los buques de guerra aliados, posibilitando poco después que algunas de las unidades de la *Task Force* angloamericana fueran hundidas (Baqués, 2022: 241-243). Algo similar ocurrió con la *Task Force* destinada a desembarcar en Dieppe, pero esta vez toda la operación, bien que más limitada en sus objetivos, se saldó con un fracaso.

Por otro lado, constituye un viejo axioma de la guerra naval que no se deben atacar desde el mar las costas enemigas si se hallan bien protegidas. El mar es por sí mismo, aunque apenas hubiera oposición armada, una excelente defensa pasiva, de manera que el esfuerzo adicional dedicado a proteger la costa mediante medidas activas, sumado a lo anterior, dificulta enormemente cualquier operación ofensiva, entre las que estaría un asalto anfibio.

En este sentido, no cabe duda de que el único desembarco anfibio con éxito garantizado (o casi) y con una previsión de pocas bajas propias es el que se produce sobre un litoral no defendido. Dicho queda.

Pero para desarrollar nuestro análisis partiremos de situaciones más realistas.

Otra dificultad estriba en que, al margen de la cantidad de fuerzas empleadas, no podemos olvidar que se trata de operaciones conjuntas por su propia naturaleza (Vego, 2008: 27). Así, por ejemplo, sin el creciente dominio del aire por parte de los aliados, los desembarcos de Salerno (1943) y de Normandía (1944) no podrían haber aprovechado y expandido las respectivas cabezas de puente, como finalmente hicieron en el momento del desembarco y en las jornadas siguientes. Incluso en las Malvinas (1982) el balance de las operaciones aéreas fue fundamental para decidir la suerte de la cabeza de puente de San Carlos¹⁰. En todo caso, añadimos otra variable.



El *Invincible* regresando a puerto tras la guerra de las Malvinas. (Fuente: www.wikipedia.org)

10. El éxito británico fue posible gracias a la superioridad de los *Sea Harrier* embarcados en las dos portaaviones que formaban parte de la *Task Force* británica (*Invincible* y *Hermes*) frente a los *Mirage III*, *Dagger* y *Skyhawk* argentinos basados en tierra. Más modesta fue la aportación de los SAM *Sea Dart* (poco útiles para defensa de punto), *Sea Wolf* (de muy corto alcance), y menos apreciable la de los SAM *Sea Slug* y *Sea Cat* (obsoletos).

Lo siguiente que hay que tener en consideración constituye una aparente obviedad, aunque a la postre no lo es tanto: las operaciones anfibias se proyectan sobre el litoral. Ahora bien, lo que se entienda por litoral no es algo fijo, sino que queda definido por una distancia variable en función del alcance de los sistemas de armas embarcados (*landwards*) y del que tengan sistemas de defensa de costas (*seawards*), lo que significa, curiosamente, que el litoral ha crecido (se ha ampliado) en las últimas décadas.

Sea como sea, la gran mayoría de la población hoy en día vive en la zona litoral, que también concentra buena parte de la industria y de las infraestructuras de transporte y comunicaciones. Así, el 95 por 100 de la población mundial reside a menos de 600 millas de la línea de costa, y el 60 por 100 de las áreas urbanizadas se sitúan a menos de 60 millas (Vego, 2015: 31). Mientras que ambas tendencias van a más, pese a la irrupción de la aviación comercial y a la mejora de los transportes terrestres, en la actualidad más del 80 por 100 del comercio mundial se desarrolla por vía marítima, lo que ejerce un efecto llamada sobre la población en busca de empleo (terminales portuarias, nudos de comunicaciones adyacentes, servicios auxiliares y lugares de restauración anejos). Como resultado de todo ello, es cada vez más complicado encontrar grandes playas semidesiertas en las que establecer cabezas de puente.

Por el contrario, la zona litoral suele estar densamente poblada y, salvo grave negligencia, muy vigilada y bastante protegida por quienes aspiran a conservar el control

sobre la misma. Los países más cuidadosos de su soberanía, de su economía y de la seguridad de su población no dudan en tejer densas A2/AD (*Anti-Access/Area Denial*) para tal fin, en función de sus posibilidades. De este modo, en los asaltos anfibios convergen tal cantidad de inconvenientes que bien se puede afirmar que se trata de uno de los peores escenarios posibles para la guerra: un auténtico infierno, a decir de algunos expertos (MacCarthy, 2018: 4, 50), porque confluye lo más duro de la guerra en el mar y en tierra firme.

Lo anterior debe de haber influido en un diagnóstico, aunque no unánime sí ampliamente divulgado, según el cual las grandes operaciones anfibias estarían obsoletas. Algunos expertos actuales señalan que quizá estén próximas a su fin (Garnier, 2014: 40), dignas de ocupar un lugar de privilegio en los libros de historia, pero poco más. La reflexión subyacente es la siguiente: en positivo, es verdad que las operaciones anfibias pueden ser decisivas para alcanzar un resultado favorable en una guerra (Bettwy, 2015: 2-3). Ahora bien, en negativo, no es menos cierto que algunas de las más emblemáticas de las últimas grandes guerras se han saldado o bien con fracasos (Ishizu, 2014: 139-140) — recordemos Dardanelos — o bien con victorias; sí, pero con grandes pérdidas en equipos y vidas (campana del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial), algo cada vez menos compatible con la mentalidad asociada al tercer pilar de la trinidad de Clausewitz en los tiempos actuales (la pasión no luce como antaño entre la ciudadanía, sobre todo, en Occidente). Esa confluencia de razones invita a pensar en la obsolescencia de las operaciones anfibias.



Lanzamiento de un misil desde un buque de la Armada. (Fuente: Armada)

Sin embargo, no es la primera vez que se dan por finiquitadas. Recordemos que un año antes de Inchon, el general Omar Bradley ya las había enterrado, del mismo modo que el secretario de Defensa Robert Gates en 2010 (Heck, Friedman y Mills, 2024). Pero, notoriamente, la historia no le dio la razón al primero, mientras que todavía es pronto para comprobar qué sucede con la segunda profecía aquí rescatada.

Por causas similares a las expuestas, algunas grandes operaciones anfibias, siendo previsibles, ni siquiera llegaron a implementarse (el asalto a Japón en el verano de 1945) prefiriéndose la alternativa de las dos bombas atómicas. Pero eso ocurrió hace 80 años. Las presumibles muertes de soldados estadounidenses en ese hipotético desembarco fueron el argumento esgrimido por Truman para tomar esa

drástica decisión. Desde entonces, a nivel sociológico o de mentalidad, las cosas han ido a peor. Corea todavía vio Inchon, pero también es verdad que unos veinte años después Estados Unidos perdió la guerra de Vietnam en la retaguardia.

En definitiva, es bastante complicado imaginar una mera adaptación del *D-Day* de Normandía en las costas chinas (por ejemplo) en un futuro razonable. La A2/AD china (DF-21 y DF-26 de largo y muy largo alcance; SAM y SSM de alcance corto y medio, ubicados en baterías de costa y/o en buques de guerra; alas con centenares de cazabombarderos; drones; minas; submarinos; etc.) provocaría, con una elevada probabilidad, grandes pérdidas en las *Task Forces* estadounidenses antes de llegar a una distancia razonable de la costa.

Dificultades una vez en la costa: el combate urbano litoral

Por otro lado, el panorama una vez en la costa no sería mucho más plácido, por los motivos ya comentados: una enorme densidad de grandes unidades mecanizadas, con artillería de campaña ATP (autopropulsada), misiles anticarro (ATGM) y drones FPV (*first-person view*) de menor alcance que, también con una elevada probabilidad, superarían ampliamente en número a las fuerzas atacantes, que quedarían demasiado lejos de las típicas ratios exigidas en materia de superioridad de fuerzas para hacer viable una ofensiva en tierra firme.

La de 3:1 fue popularizada por el general James Edmonds a partir de la guerra franco-prusiana, sobrevivió a las dos guerras mundiales y todavía fue avalada por el general William E. DePuy en plena Guerra Fría. Sin embargo, se antoja escasa ante el riesgo de no lograr la ruptura deseada y del consiguiente estancamiento del frente. La guerra de Ucrania así lo ha demostrado, tanto en la ofensiva inicial rusa de 2022 como en los fracasados contraataques ucranianos de 2023 (frente del Donetsk) y de 2024-2025 (Kursk).

En realidad, en análisis más recientes expertos tanto rusos como estadounidenses apuntan que lo prudente sería una superioridad de 5:1 en personal. Si eso se alcanza, añaden, sí podría bastar la más clásica de 3:1 en lo que se refiere a carros de combate y artillería de campaña (Sidorenko, 1970: 29; Mearsheimer, 1989: 61).

Si bien ya hemos asumido que el tipo de escenario más probable que habría que

afrontar no es el característico del de las grandes potencias enfrentadas entre sí, esto no es óbice para afirmar que habrá que atender a situaciones complejas.

En todo caso, algunas de las características del combate urbano litoral (ULW, en adelante) pueden seguir complicando las cosas. Veamos entonces a qué hay que prestar atención: si el enemigo, precisamente por no ser un ejército convencional haciendo una guerra convencional, es más bien una mixtura de unidades convencionales y guerreros híbridos o algún tipo de los segundos (*warlords*, terroristas, milicianos, muchas veces combinados con violencia organizada), es probable (lógico) que trate de arrastrar a las fuerzas atacantes al tipo de guerra que más favorece su lógica.

La base de este argumento puede hallarse en libros como el de Martin van Creveld, *The Transformation of War* (1991), que aporta el concepto *low intensity conflicts*, característico de la periferia del sistema político mundial desde los tiempos de la Guerra Fría (Malasia, Argelia, pero también Somalia, después de que su obra saliera publicada); el de Mery Kaldor, *Las nuevas guerras* (1999), que enfatiza la confusión entre actores armados y no armados y la amplia presencia de grupos de delincuencia organizada en la zona de conflicto, en especial en la ex-Yugoslavia; o incluso el de Rupert Smith, *The Utility of Force* (2007), que preconiza la aparición de lo que denomina «guerras entre la gente» en sustitución de las añejas «guerras industriales», para lo cual su experiencia como oficial británico en el conflicto de Irlanda del Norte resultó decisiva. Todos ellos se corresponden

con una literatura consolidada, a la que se puede añadir la *Teoría del partisano*, de Carl Schmitt (1963).

Ahora bien, señalado el marco teórico, en estas páginas nos interesa más plantear qué rasgos van a caracterizar el tipo de guerra al que nos arrastrarían. A saber, más híbrida que convencional; pero al decir esto, el lector suele obviar —y es un craso error— que toda guerra híbrida tiene un componente convencional, ya que incluye armas convencionales. Así lo recogen tanto Thomas Huber, en su libro *The Compound Warfare* (2002), como Frank Hoffman en varios trabajos posteriores.

El enemigo se parapetará en los núcleos urbanos tan pronto como pueda, suponiendo que haya discontinuidad geográfica con la zona de desembarco. Su objetivo será convertir esas zonas urbanas en una *contested zone* equivalente a lo que antaño fueron las zonas selváticas o montañosas (Hoffman, 2007: 15). Las selvas del futuro serán, pues, de cemento.

Las razones son varias. La más obvia es que en un combate urbano se reduce la ventaja de la fuerza mejor dotada al hacerle la eficacia de sus armas pesadas —carros de combate, vehículos de combate de infantería (VCI) y de reconocimiento y combate (VRC), artillería ATP— porque es más complicado maniobrar entre callejuelas y muchos de esos sistemas de armas son más vulnerables si no son atacados frontalmente, sino a través de las posibilidades que ofrece el ULW, en el que se combate en 360 grados y desde cualquier lugar (desde el alcantarillado hasta las azoteas).

También disminuye el rendimiento de los sistemas ISTAR (Inteligencia, Vigilancia, Adquisición de Objetivos y Reconocimiento) disponibles, lo que provoca una mayor destrucción que, al ser causada en núcleos urbanos, contiene otros efectos indeseables: a nivel táctico, la proliferación de escombros dificulta el avance, mientras que ofrece nuevas opciones defensivas. A nivel estratégico y de STRATCOM, se multiplican las bajas civiles que, según cálculos fidedignos, han significado no menos del 70 por 100 de las muertes en las guerras más recientes, como la de Irak (Konaev, 2019: 43). Todo ello mientras la destrucción de edificios, quizá algunos emblemáticos, puede llegar a implicar más problemas a la legitimidad del atacante, pues según algunos expertos existe una creciente resistencia social a lo que ya llaman «urbicidio» (Kilcullen, 2015: 109). El problema radica en que una hipotética victoria militar obtenida de ese modo acabe siendo tan penalizada por la opinión pública (ajena, e incluso propia) que se vuelva en contra de los intereses del vencedor, siempre bajo la atenta mirada de la sociedad internacional.

En el ULW, la «mentalidad de fortaleza» típica de escenarios no urbanos (o sólo parcialmente urbanos) como los de Afganistán e Irak es contraproducente (Kilcullen, 2015: 294), porque no será frecuente en los primeros días de combates regresar a una base segura (o a un buque anfibio) para ducharse, parchear heridas menores, comer un plato caliente y reponer fuerzas. Por el contrario, habrá que asegurar botiquines y raciones para no menos de 72 horas, en las que presumiblemente no se recibirá nada nuevo de esos buques ni de ninguna otra parte.



Adiestramiento en entorno urbano. (Fuente: Armada)

Todo ello impulsará al alza los casos de *burnout*, tal como recoge, a partir de su experiencia directa y de otros escenarios analizados, el US Marine Corps (Marine Corps Intelligence Activity, 1999).

En los escenarios potenciales indicados no es probable tener que enfrentar Grandes Unidades enemigas dotadas con mucha coraza, ni con mucha pegada. Lo que no es óbice para que esas unidades, mayormente híbridas, dispongan de medios a los que habrá que prestar atención: *snipers*, lanzagranadas propulsados por cohetes (RPG), morteros ligeros y medios, artefactos explosivos improvisados (IED) y minas, sistemas de defensa antiaérea portátiles (MANPADS) y ATGM, además de, probablemente, armas colectivas montadas sobre *pick-ups* y/o blindados ligeros, incluyendo lanzagranadas de 30-40 mm, munición multipropósito avanzada (AMP) de 14,5 mm y cañones de hasta 35 mm de doble uso.

Habrà que añadir la típica ventaja táctica del defensor, consistente en el aprovechamiento de un terreno que ellos conocen mejor que nadie (recovecos, estrecheces, puntos de emboscada), desplazándose ágilmente a pie o mediante vehículos de fortuna y blindados ligeros. La facilidad para actuar en pequeños enjambres, capaces de reforzarse mutuamente, es su principal característica. Además, suelen estar dispuestos a asumir más bajas que las que resultan aceptables en las sociedades occidentales.

Requisitos

Requisitos para la proyección de fuerzas

Para desarrollar estas misiones, el paradigma más adecuado es el *Ship-to-Objective Maneuver* (STOM), que es oficial en el Cuerpo de Marines de los Estados Unidos (USMC) desde



1997. Este modelo, a su vez, precisa potenciar las capacidades de asalto OTH (más allá del horizonte) que permitan lanzar a las tropas dejando a los grandes buques anfibios a una distancia de seguridad (30 kilómetros o algo más) sin tener que depender de una cabeza de puente, siempre difícil de establecer y de sostener.

Además, una doctrina anfibia no puede quedar reducida al asalto. Es importante integrar en ella maniobras de decepción a todos los niveles para retrasar la reacción enemiga o incluso provocar una dispersión de sus fuerzas.

En el nivel de inteligencia y desinformación, cabe destacar algunos antecedentes. Recordemos el éxito de la Operación Mincemeat, facilitadora de los desembarcos aliados en Sicilia (julio de 1943). A un nivel kinético, es adecuado ablandar objetivos... falsos¹¹. Estas medidas, que nunca están de más, tendrían una eficacia algo más limitada (tampoco nula) si se tratara de generar dudas a una potencia dotada de buenas capacidades de reconocimiento satelital. Pero siguen siendo muy efectivas contra otros Estados o contra grupos armados no estatales que no gocen del apoyo ELINT (Inteligencia de Emisiones

11. Aunque este episodio es menos conocido, también se llevó a cabo en el contexto de los desembarcos de Sicilia. La Fuerza Q británica (cruceros *Aurora* y *Penelope*, más varios destructores) bombardeó en primera instancia Catania y Taormina (10 de julio), que no formaban parte de la zona de desembarco, causando una enorme confusión en el bando italiano, que creyó erróneamente que éste se produciría entre ambas ciudades vecinas.



LPD Galicia (L-51) y Juan Carlos I (L-61). (Fuente: Armada)

Electromagnéticas), SIGINT (Inteligencia de Señales) e IMINT (Inteligencia de Imágenes) proporcionado por grandes potencias.

Por otra parte, una doctrina anfibia adecuada no puede quedar reducida a la planificación de una fuerza basada solamente en buques anfibios. En los escenarios actuales, teniendo en cuenta la A2/AD enemiga, es necesario definir los requisitos de escolta dentro del mismo paquete.

En los entornos propuestos, cabe esperar la presencia de drones, quizá de misiles subsónicos de alcance medio o de cohetes lanzados desde sistemas lanzacohetes múltiples (MLRS), así como de algunos aviones y helicópteros, no necesariamente en gran número. Con todo, es perentorio

atender estas dificultades, y lo más adecuado es hacerlo en una triple capa. En función de la entidad del enemigo, la superioridad aérea deberá quedar garantizada por aviones de ala fija, lo que supone, normalmente, disponer de portaviones de grandes dimensiones, dotados de catapultas, de los que disponen muy pocos países en el mundo; o bien de bases aéreas en un radio adecuado (de menos de 800-1.000 km), que tampoco son un recurso abundante, a no ser que estemos hablando de una de las hipótesis de trabajo planteadas, en concreto el empleo de la fuerza anfibia para recuperar una parte del territorio nacional, previamente caído en manos de terceros (Estados, grupos terroristas o una combinación de ambos).

En todos los casos, por detrás de los buques anfibios son necesarias unidades de combate de superficie (DDG o FFG) con SAM de defensa de zona y capacidad de contrabatería, con misiles de crucero que puedan batir objetivos en la costa o misiles antibuque con capacidad de ataque a tierra (ambas cosas muy factibles) en sustitución de la artillería superior o igual a las cinco pulgadas que antaño portaban los acorazados, los

cruceros y hasta los destructores, pero jugando un papel similar, a los que también pueden contribuir los aviones embarcados del tipo que sean —V/STOL (despegue y aterrizaje vertical/corto) o STOVL (despegue corto y aterrizaje vertical)—, que sí podrían embarcarse en las mayores unidades de la *Task Force* (LHD), pero ante su escaso número deben ser complementados por drones de varios usos, al estilo de los *Bayraktar* turcos.



Harrier despegando desde el Juan Carlos I. (Fuente: Armada)

En un segundo escalón, pegados a los buques anfibios, están los escoltas de dimensiones más reducidas (corbetas, por ejemplo), dotados con armas de menor alcance pero muy densas —SAM de defensa de punto y misiles superficie-superficie (SSM) de no más de 100 km de alcance, con capacidad de ataque a tierra¹²—; como se ha indicado, los buques anfibios de mayor porte (LHD y, eventualmente, también LPD) deben estar en condiciones de operar drones armados desde sus cubiertas, con capacidad de ataque de precisión contra las fuerzas enemigas dispuestas en la costa¹³; por delante, cazaminas protegidos por más corbetas, a los que eventualmente se puedan añadir patrulleros muy rápidos, capaces

12. Eventualmente, se podrían montar MLRS en buques del porte de una corbeta. En el caso de que dispongan de un diseño modular, estos sistemas podrían ser embarcados o desembarcados en función del perfil de la misión, pasando a formar parte de una futura defensa de costas nacional cuando ese módulo no esté embarcado. Algunas de las fragatas *Lupo* de la Marina venezolana llegaron a montar equipos similares hace algunos lustros, con proyectiles de 105 mm y 12 km de alcance. Notoriamente, se quedaron a medias... Pero esta idea, bien desarrollada, es aprovechable.

13. En la guerra de Ucrania, la inmensa mayoría de los carros de combate, vehículos blindados de transporte de personal (TOA) y piezas de artillería perdidos en ambos bandos ha sido por ataques de drones. Podemos estar hablando de cifras por encima del 70 por 100. Los helicópteros de ataque también han sido importantes a tales efectos (en el lado ruso, sobre todo), así como los ATGM de las unidades de infantería (especialmente, en el lado ucraniano). En cambio, los combates entre blindados, característicos de las guerras de antaño, han sido absolutamente residuales.

de transportar pequeñas unidades de asalto, e incluso zapadores, cuyo objetivo sería remover obstáculos artificiales ubicados en la proximidad de la costa.

El concepto STOM en el que se enmarca toda esta reflexión puede ser potenciado mediante el de SBL (*Sea-Based Logistics*). Esto requiere contar con un gran buque nodriza, ubicado todavía más lejos de la costa y, por ende, a una mayor distancia de seguridad de la zona de desembarco. Aunque la US Navy es pionera en ello, este concepto resolvería muchos inconvenientes a los que ahora deben enfrentarse las marinas de guerra de tipo medio, como la nuestra. En esencia, se trata de disponer de un buque que no es de asalto anfibio para que ocupe una posición intermedia entre las bases navales y la fuerza de desembarco propiamente dicha, siendo su función la provisión de víveres, combustible, municiones, *pools* de tropas adicionales (algunas compañías), así como otros recursos, a las unidades de primera línea. De hecho, un buque SBL también podría disponer de LCAC o LCM, no para ser lanzados directamente hacia la costa, sino a modo de reserva y/o para compensar bajas.

Una ventaja apreciable de los SBL radica en que, aunque se trata de buques de gran tamaño, se pueden obtener a partir de barcos civiles ya existentes, adquiridos a buen precio (por lo común, cascos de petroleros) y convenientemente reformados.

Para finalizar, debemos recordar que las operaciones de asalto anfibio se hallan entre las más demandantes de preparación previa. Me refiero a la planificación y al adiestramiento. Como ejemplo, el *D-Day* conllevó

más de un año de elaboración y casi otro de entrenamientos y puesta a punto de las unidades implicadas (Heck, Friedman y Mills, 2024). Eso significa que el país que se tome en serio este tema deberá invertir tiempo y dinero en crear los órganos adecuados dentro de sus marinas (sin perjuicio de su ulterior coordinación con los dos ejércitos) para preparar doctrinas, orgánicas y medios. No en vano, el *improvise and dare* del siempre impulsivo Churchill en la campaña del Egeo en otoño de 1943 que, tras la defección del régimen de Mussolini, pretendía la toma de varias docenas de islas en manos alemanas, fue un desastre. En cambio, las lecciones aprendidas y una mejor planificación permitieron cubrir ese mismo objetivo un año después.

Requisitos para el combate de la fuerza de desembarcada

En un entorno de combate urbano se requieren unidades que sean, como mínimo, tan ágiles como aquéllas a las que se habrán de enfrentar. Pero la movilidad no es sólo cuestión de vehículos y buenas transmisiones; lo más importante es tener la mentalidad adecuada. Esto incluye una creciente descentralización del mando (preparando para ello a los mandos subordinados). En muchos momentos, el combate se desarrollará en pequeños núcleos, tipo escuadra o pelotón (a lo sumo), a sabiendas de que en un entorno urbano las espaldas no están cubiertas. Pero habrá que prepararse para concentrar fuerzas a la mayor brevedad cuando los objetivos a batir lo precisen o por pura supervivencia. Hay que adaptar el manual de Liddell Hart y aplicar sus recetas, pero cambiando el nivel operacional en el que se mueve el británico por el táctico.

Esos pelotones deberán formar parte de nuevas unidades interarmas, no meramente funcionales, sino orgánicas. Porque esto es lo que posibilitará la integración de sus componentes en el día a día, con naturalidad. La ventaja de nuestra Infantería de Marina es que una agrupación táctica interarmas es un buen punto de partida para transformar dicha unidad *ad hoc* en una unidad orgánica, momento en el cual se deberá repensar su exacta composición. Para ello, se ofrecen algunas ideas adicionales: en un escenario en el que se combate a 360° y en varias dimensiones (suelo, subsuelo), con proliferación de obstáculos naturales o generados por la batalla, es necesario potenciar a las unidades de reconocimiento, así como a los francotiradores (el mejor modo de batir a un francotirador enemigo sin llevarse por delante edificios enteros, probablemente habitados por civiles, es otro francotirador). El éxito de ambos se fundamentará en el empleo intensivo de minidrones, e incluso de microdrones, capaces de ofrecer ISTAR a nivel sección e incluso a nivel pelotón (siendo esto último congruente con el tipo de combate a realizar). Su uso expone mucho menos a las tropas propias cada vez que deba «limpiarse» un edificio. Modelos como el *PD-100 Black Hornet* tienen un radio de acción suficiente para mantener a las tropas propias fuera del alcance eficaz de fusiles de asalto, ametralladoras medias y hasta RPG, mientras que su capacidad para penetrar discretamente en edificios ajenos es idónea.

En general, cualquier modernización e innovación en la Infantería de Marina debe pasar por la introducción de drones, desde los *Bayraktar* (o similares) embarcados, idóneos para el apoyo aéreo cercano, hasta los *PD-100*¹⁴ (o similares) en manos de pequeñas unidades directamente empeñadas en el combate urbano. Ahora bien, es necesario incorporar un tipo intermedio de drones FPV, que son muy económicos y muy útiles para destruir vehículos y piezas de artillería enemigos. Entonces, si bien los *Bayraktar* formarían parte de las Alas de la FLOAN y los *PD-100* estarían en la sección de armas de cada compañía o incluso en los pelotones de cada sección, el resto debería integrarse en la agrupación interarmas que venimos mandando. En Ucrania, a nivel de brigada ya opera una compañía (o batería) de drones FPV. En una agrupación táctica, eso sería lo idóneo, asumiendo que una parte de los drones realizaría labores de reconocimiento y otros de ataque. Así, lo mínimo sería crear una sección de drones en una compañía de apoyo, o quizá dos (si se separan los roles de reconocimiento y ataque).

En pleno debate acerca del futuro de los carros de combate, es importante no menospreciar el blindaje. Aunque estos vehículos son más vulnerables en una confrontación urbana, pudiendo ser atacados en sus partes más desprotegidas (techo, parte trasera), todavía ofrecen alguna posibilidad de supervivencia, cosa que no sucede con otros con menor blindaje. En todo caso, es perentorio dotar a los vehículos de las unidades asignadas a este

14. Ya en servicio en la Fuerza de Guerra Naval Especial (FGNE), en el Escuadrón de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC) o en el Mando de Operaciones Especiales. Su empleo podría extenderse a unidades de asalto de nuestra Infantería de Marina.



Fuerzas de Infantería de Marina realizando ejercicios de desembarco. (Fuente: Armada)

tipo de asaltos (especialmente si se trata de VCI) de mecanismos de protección activa.

Tanto en la guerra de Ucrania como en la de Gaza, se está demostrando la importancia creciente de los ingenieros de combate y de construcción. Lógico, teniendo en cuenta el escenario urbano. Ahora bien, por esa misma razón constituyen un blanco predilecto. Entonces es perentorio blindar asimismo a los ingenieros. Esto es relativamente fácil y barato, dada la existencia de suficientes vehículos recientemente dados de baja en la mayor parte de los países occidentales, incluyendo el nuestro (habrá que tirar de carros excedentes del Ejército de Tierra).

Lo anterior es necesario, pero en las guerras hay bajas. Es decir, paralelamente habrá que extremar el esfuerzo dedicado a la evacuación de heridos por vía terrestre y, cuando sea factible, aérea. La ratio de heridos/muertos en combate es cada vez más favorable gracias a la preparación de las tropas y a la rápida atención que suelen recibir. Pero en entornos urbanos uno de los principales problemas deriva de la dificultad para llegar hasta esos heridos en medio de la confusión y del probable colapso de algunos puntos calientes¹⁵.

Conclusiones

Las operaciones anfibias se han desarrollado durante centurias. Pero en el siglo XX, en

15. Los chalecos antibalas y una buena logística permitieron que en Faluya la ratio de muertos y heridos bajara mucho en comparación con las batallas libradas tiempo atrás: el porcentaje de soldados heridos que salvaron sus vidas se acercó al 95 por 100 (West, 2006: 266).

el marco de la Segunda Guerra Mundial, alcanzaron su madurez y también su mayor dramatismo, con experiencias marcadas por el éxito (Alhucemas) o por el fracaso (Gallipoli). Corea (Inchon) pudo ver lo que, según voces autorizadas, fue el canto del cisne de este tipo de operaciones. No en vano, se trata de un perfil de operaciones especialmente complejo por los factores que hemos mencionado a lo largo del artículo (carácter conjunto, entorno geográfico hostil, defensa de la costa). Sin embargo, la guerra de las Malvinas ofreció otras lecturas alternativas a la crónica de una muerte anunciada.

Aunque los desembarcos masivos al estilo de Normandía tengan, es verdad, un futuro incierto, incluso para las grandes potencias, sigue existiendo un abanico de posibilidades para desarrollar operaciones anfibias, aun en el caso de potencias medias, en función de los diferentes tipos de escenarios y de las potenciales fuerzas enemigas a enfrentar.

Afirmar lo anterior no obsta para que se recalque la complejidad del entuerto, cuestión necesaria para estimular la reflexión y la bús-

queda de soluciones. En este análisis la pretensión no es cerrar sino abrir el debate, máxime en un momento en que el incremento del gasto en defensa, propiciado por las exigencias internacionales derivadas de la actual coyuntura, ofrece unas posibilidades hasta la fecha inabarcables, pero a la vez asumiendo que no se debe gastar a ciegas y que, por el contrario, es preciso disponer de criterios adecuados para ello. Es en este contexto en el que se plantean las líneas de pensamiento que deben preceder a las líneas de acción: doctrina, fuerza naval para operaciones anfibias (pero no meramente de desembarco), definición de medios, innovación y planificación (referidas tanto a la fuerza naval como a la fuerza a desembarcar), así como entrenamiento adecuado para esos cambios doctrinales y orgánicos. Son varios los cabos que hay que amarrar para avanzar en la dirección correcta.

También hemos puesto de manifiesto que la reconocida capacidad de innovación de la Infantería de Marina, consustancial a su propia naturaleza, es un activo importante para llevar esta aventura a buen puerto.

BIBLIOGRAFÍA

- Baqués, Josep (2022): *HMS Aurora. El último corsario*. Málaga: Ediciones Salamina.
- Bettwy, Samuel (2015): «Amphibious Warfare since World War II». Rochester (New York): *SSRN Electronic Journal*.
- Friedman, Brett, y Heck, Timothy (eds.) (2020): *On Contested Zone. The Evolving Role of Amphibious Operations in the History of Warfare*. Quantico (VI): Marine Corps University Press.
- Garnier, Guillaume (2014). «The Amphibious Endeavour: Tactical Risk, Strategic Influence», en *Focus Stratégique*, n.º 46, París: IFRI. Laboratoire de Recherche sur la Défense.
- Gouge, Daniel (2019). *The Amphibious Warfare Force. America's First Line of Defense*. Arlington: Lexington Institute.
- Heck, Timothy; Friedman, Brett, y Mills, Walker (2024): «Warfighting from Ship to Shore and Beyond: Why Amphibious Operations Still Matter». *Modern War Institute*.
- Hoffman, Frank (2007): *Conflict in the 21st Century. The Rise of Hybrid Wars*. Arlington: Potomac Institute for Policy Studies.
- Huber, Thomas (2002): *The compound Warfare. The Fatal Knot*. Fort Leavenworth (KA): US Army Command and general Staff College Press.
- Ishizu, Tomoyuki (2014): «Amphibious Warfare: Theory and practice», en VV. AA.: *International Forum on War History. Proceedings*. Tokio: The National Institute for Defense Studies, pp. 137-159.
- Kaldor, Mary (2001 [1999]): *Las nuevas guerras. Violencia organizada en la era global*. Barcelona: Tusquets.
- Kilcullen, David (2015): *Out of the Mountains*. New York: Oxford University Press.
- Konaev, Margarita (2019): *Warfare in the age of megacities*. París: Defense Research Unit.
- MacCarthy, Dayton (2018): «The worst of both worlds: Analysis of urban littoral combat». Canberra: *Australian Army Occasional Paper Conflict Theory and Strategy 002*.
- Mahan, Alfred T. (2007[1890]): *La influencia del poder naval en la historia*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- (1897 [1890-1897]): *Interés de los Estados Unidos de América en el poderío marítimo*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Marine Corps Intelligence Activity (1999): «Operation Peace for Galilee: Israel's Intervention in Lebanon». *Urban Warfare Study: City Case Studies Compilation*, pp. 21-34.
- Mearsheimer, John (1989): «Assessing the Conventional Balance. The 3:1 Rule and its Critics». *International Security*, 13 (4): 54-89.
- Schmitt, Carl (2013 [1963]): *Teoría del partisano*. Barcelona: Trotta.
- Sidorenko, A. A. (1970): *The Offensive (A Soviet View)*. Washington DC: US Air Force.
- Smith, Rupert (2007): *The Utility of Force. The Art of War in the Modern World*. New York: Knopf.
- Sumida, Jon Tetsuro (1997). *Inventing Grand Strategy and Teaching Command. The Classic Works of Alfred Tayer Mahan Reconsidered*. Washington DC: The Woodrow Wilson Center Press.
- Van Creveld, Martin (1991): *The Transformation of War*. New York: Free Press.
- Vego, Milan (2008): «Major Naval Operations». *Naval War College Press Papers*, n.º 32. Newport (RI): Naval War College Press.
- (2015): «On Littoral Warfare». *Naval War College Review*, vol. 68, n.º 2, pp. 30-68.
- West, Bing (2006): *No True Glory. A Frontline Account of the Battle for Fallujah*. New York: Bantam Dell.



LA NECESIDAD DE CAMBIAR

Introducción

TRAS más de 50 años de superioridad marítima indiscutible para los países occidentales, nos adentramos en un período en el que la tecnología está cambiando las tornas y convirtiendo los mares en entornos disputados. Anejos a ellos, están los litorales, zonas vitales para nuestra supervivencia, que a su vez concentran el desorden mundial, fuente potencial de conflictos. Comercio, turismo, recursos energéticos, pesca, cables de datos, ciudades y grandes poblaciones se juntan en los litorales para convertirlos en un ámbito diferenciado de las operaciones que, en ciertas fases de una crisis, será principal y determinante.

El litoral conecta la mar con la tierra y con los eventos decisivos que a lo largo de la historia ahí se han producido. Las potencias que han pretendido ejercer su hegemonía dominando el mar han necesitado controlar los litorales, razón por la cual la proyección del poder militar desde la mar ha sido un tema recurrente y una capacidad necesaria para nuestros ejércitos a lo largo nuestra historia moderna, convirtiéndose las unidades anfibas en las herramientas expedicionarias principales para proyectar el poder desde la mar a la tierra.

Las fuerzas anfibas son, en esencia, fuerzas integradas y polivalentes que pueden operar en todo el espectro del conflicto, desde las operaciones de mantenimiento de la paz al asalto anfibio, pasando por la respuesta ante crisis o las actividades de cooperación más allá de nuestras fronteras. En cualquier situación, las fuerzas anfibas se comportan como una navaja suiza, capaces de ser alistadas y enviadas a la zona de conflicto en poco tiempo, proyectarse a tierra y ser empleadas para múltiples actividades.

Ahora que las tensiones del panorama estratégico están aumentando respecto a anteriores décadas y, por tanto, se incrementa la probabilidad de conflictos en entornos con amenazas tecnológicamente muy capaces y letales, la mayoría de fuerzas anfibas de nuestro alrededor se han embarcado en ambiciosos programas de reestructuración y modernización de sus medios y de sus conceptos de empleo.

También nuestra Armada se ha unido a este proceso de cambio. Sin variar la naturaleza de su fuerza naval, las nuevas capacidades de los escenarios actuales motivan iniciar un proceso para modernizar, adaptar y evolucionar nuestra capacidad anfibia para dar



La Capacidad de Proyección Anfibia será el principal factor para establecer la dimensión de la Fuerza de la Armada.

(Visión Armada 2050)

respuesta a cualquier tipo de amenaza en y desde la mar.

Este artículo pretende abordar cómo la Armada va a impulsar en los próximos años una evolución integral de su capacidad anfibia —los fines, los modos y los medios—, de forma que pueda adaptarse a una amplia gama de misiones, y vencer, lo que será relevante para nuestra nación.

Primero: ¿por qué es relevante poseer una capacidad anfibia?

A lo largo de los siglos, el principal objetivo del poder marítimo ha sido influir en los sucesos en tierra mediante el desembarco de fuerzas o suministrando recursos al campo de batalla a través de los océanos. Pero, para influir en las acciones en tierra, ser capaces de entregar los recursos de guerra en mares disputados y proyectar seguridad, es fundamental eludir o neutralizar la habilidad del

Fragata *Almirante Juan de Borbón* (F-102).
(Foto: Armada)



adversario de atacar desde tierra en la mar. Por esto, un Estado marítimo debe ser capaz de influir en el litoral y, de forma indirecta, sobre el centro de gravedad del enemigo.

Efectivamente, las ventajas que proporciona influir en el litoral son: primero, se evita que una fuerza enemiga ataque desde tierra las líneas de comunicaciones marítimas. Segundo, da la libertad de elegir el momento y el punto para proyectar fuerzas sobre tierra.

Sin embargo, para influir desde la mar hacia tierra previamente es necesario alcanzar el suficiente control del mar y, debido a las capacidades actuales de nuestros adversarios, esto no se consigue exclusivamente con el despliegue de buques en la mar. Por tanto, es imprescindible disponer de la capacidad de proyectar el poder naval sobre tierra que permita controlar puntos críticos para evitar ataques sobre nuestros buques y, desde tierra, ejercer la protección de la mar para posibilitar el flujo de fuerzas y recursos.

No obstante, esta empresa puede parecer imposible. Ya lo advirtió el almirante Nelson cuando expuso en su día que «es

ridículo combatir un fuerte con un buque»¹. Ciertamente, la proyección del poder naval siempre requiere técnicas específicas, gran integración de fuerzas, equipamiento especial y adiestramiento adecuado que cualquier unidad o ejército no es capaz de disponer en poco tiempo y, aunque así fuera, difícilmente podría combatir contra fuerzas bien preparadas y asentadas en tierra. Parafraseando a Nelson, ni con miles de disparos desde nues-

tros buques y un derroche de vidas de nuestros soldados podremos conseguir nunca silenciar un fuerte desde la mar.

Pero, en realidad, lo que debemos extraer de la conclusión de Nelson es que para atacar un fuerte desde la mar hay que hacerlo de forma diferente, o de una manera indirecta, como diría Liddle Hart. Es decir, un ataque desde la mar a una costa guarnecida no es un esfuerzo en vano si la operación es lanzada de forma inteligente. La frase de Nelson nos introduce la guerra de maniobra en la mar. La misión no está en enfrentarse directamente a una fortaleza, ya que seremos unos «tontos». Lo que debe hacerse es maniobrar en y desde la mar para proyectar las fuerzas sobre el talón de Aquiles de nuestro adversario e impedirle su capacidad de actuación (Hughes & Girrier, 2018).

La movilidad que ofrece la mar proporciona suficiente capacidad de sorpresa para atacar una fuerza en tierra, aunque esté preparada. Los efectos geográficos

que el terreno tiene sobre un ejército no existen en la mar. Aquí no hay posiciones defensivas, como en las operaciones terrestres, por lo que en ella una posición de ventaja es más decisiva que en tierra, permitiendo proyectar fuerzas directamente sobre una vulnerabilidad en lugar de «chocar» y percutir continuamente sobre las defensas enemigas en una lucha atricionista.

En la mar, una fuerza naval puede moverse alrededor de 300 millas náuticas por día (550 km), mientras que una fuerza terrestre avanza

1. *A ship's a fool to fight a fort.*



Grupo de Combate Expedicionario Dédalo-24. (Fuente: EMAD)

40 km/día². El movimiento operacional que posee una fuerza anfibia no la tiene el más potente de los ejércitos de tierra y, si a eso añadimos las capacidades que proporciona el resto de la fuerza naval a la anfibia en términos de seguridad, recursos y sostenimiento, estas ventajas se multiplican. Es decir, la necesidad de combatir en superioridad de tres a uno no se aplica en y desde la mar, simplemente porque en la mar no hay terreno (Hughes & Girrier, 2018).

Las fuerzas anfibias siguen este patrón de actuación. Sus medios y capacidades le otorgan versatilidad dentro del espacio marítimo para maniobrar y proyectarse sobre tierra en cualquier tipo de escenario de crisis. Esta capacidad para maniobrar, junto con su

presencia en el litoral, crea en el oponente un efecto general disuasorio al verse sometido a un dilema estratégico: invertir recursos en sistemas de defensa y fuerzas para oponerse a una amenaza proveniente de cualquier punto de su litoral o bien no actuar frente al peligro y desgarnecer su retaguardia. Esta disyuntiva irá en proporción al tamaño del litoral a cubrir, ya que, cuanto más grande sea éste, los recursos que se deberán invertir para protegerse serán mayores, repercutiendo en el desarrollo de otras capacidades. Esto es lo que convierte a una fuerza anfibia en una capacidad estratégica, y es aquí donde subyace su verdadera necesidad y fuente de valor para España.

2. Tomando como base los avances alemanes en los frentes del oeste (Francia) y del este (Polonia) en 1939-1940, o los de Estados Unidos en su invasión a Bagdad en 2003.

Por ello, la fuerza anfibia adquiere especial significado cuando está en la mar y actúa desde ésta hacia tierra, tanto en tiempo de paz como en crisis o conflictos, lista para ser empleada de forma gradual y con capacidad de escalar ante cualquier situación, o para desescalar situaciones de crisis por su mera presencia disuasoria³ (por ejemplo, los recientes despliegues Dédalo de la Armada)

Segundo: ¿cuál es el mayor peligro al que se enfrenta una fuerza anfibia?

El principal adversario de una fuerza que se proyecta sobre tierra es otra que impida el total desembarco en tierra, ya que cuando la fuerza haya constituido su potencia de combate tendrá la iniciativa de la batalla.

Partiendo de este principio, el teniente coronel Gatchel del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos (USMC) nos brinda un análisis doctrinal apoyado en la historia de las operaciones anfibias, poniéndose en el punto de vista del defensor (Gatchel, 1996) para hacer entender al lector cómo se puede parar una fuerza que se proyecta sobre tierra. De forma general, identifica hasta tres maneras independientes de evitar una operación anfibia: en profundidad en la mar, en la línea de costa o en profundidad en tierra. Una de las conclusiones que se extrae del estudio es que la opción elegida debe ser única, ya que la combinación con alguna de ellas ha sido un fracaso para aquél que lo ha intentado, dadas las limitaciones de los recursos necesarios.

Tradicionalmente, nos indica que los métodos defensivos más empleados han sido los dos últimos, por ser el primero de ellos el más demandante en términos de recursos. Estos dos preferidos permiten a una fuerza defenderse desde trincheras, emplear minas, entramados defensivos, fuerzas en segunda línea y reservas en profundidad para impedir la descarga general de fuerzas y el avance hacia los objetivos.

Sin embargo, frente al desarrollo tecnológico (helicópteros, misiles de ataque a tierra, caza de minas, aviación embarcada, etc.), los planes defensivos frente a una operación anfibia han derivado en una estrategia para mantener a la fuerza asaltante lo más alejada posible de la costa y neutralizarla en su aproximación. Nació así el concepto de Anti-Acceso/Negación de Área o A2/AD⁴.

Se define una estrategia A2/AD como el despliegue de capacidades militares que se constituyen como elementos de un sistema. Puede ser conformada de manera independiente, por la disposición de una burbuja aérea, marítima o terrestre, sin relación entre ellas, o por el contrario de manera solapada, con diferentes capas compuestas por armas y sensores de manera coordinada y eficaz. Su clave del éxito está en la capacidad de coordinación e integración de todos los elementos del sistema para actuar conjuntamente contra un intento de asalto.

La primera capa exterior estará compuesta por medios de reconocimiento (tripulados o no tripulados), estaciones de vigilancia de

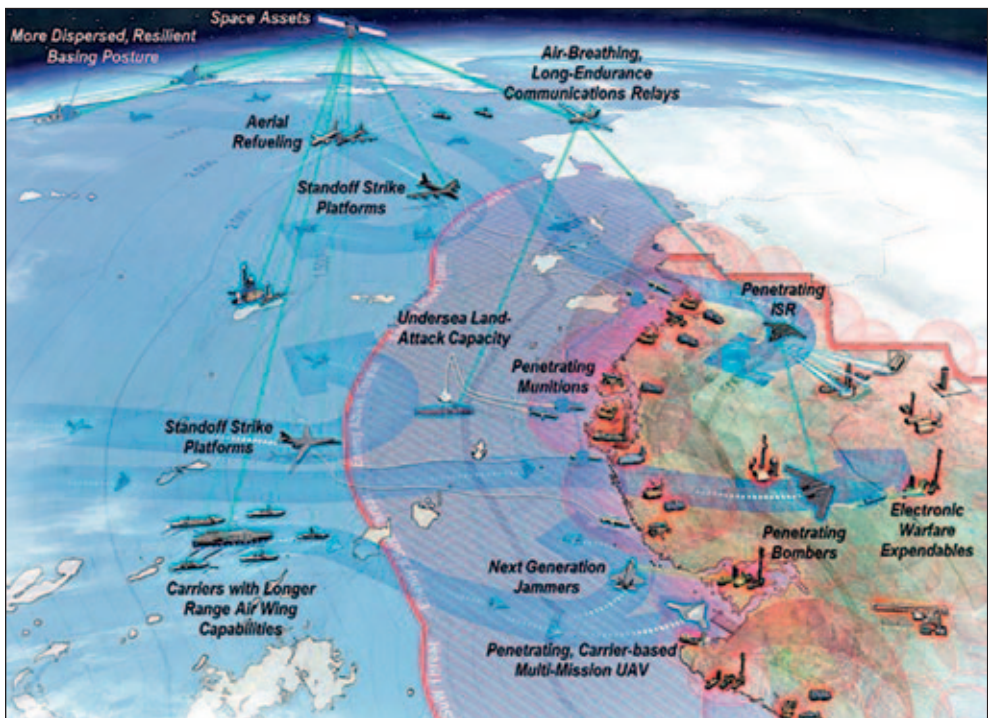
3. Por su presencia en aguas internacionales, pero cerca de las zonas de interés, la fuerza anfibia tiene una capacidad de disuasión única que no poseen los Ejércitos de Tierra y del Aire y del Espacio, incluso para acciones en la «zona gris».

4. *Anti-Access/Area Denial*.

costa (fijas o móviles) y capacidades de observación espacial. Dispondrán de misiles antibuque lanzados desde plataformas aéreas, terrestres, marítimas e incluso submarinas. El sistema de defensa aérea contará con misiles superficie-aire, aviones de caza y drones. El arma principal de esta capa es el submarino. Una segunda capa, dentro del horizonte radar, aglutinará a la mayoría de los medios aéreos y de superficie para impedir el acceso al litoral y la proyección de fuerzas. La principal arma de defensa en esta capa ha sido la mina, y en el futuro tecnológico serán los drones (de superficie, aéreos, submarinos y las municiones merodeadoras⁵).

Finalmente, la tercera capa, ya sobre tierra, estará conformada por las fuerzas terrestres, sus reservas y helicópteros de ataque que defienden el interior del propio sistema. Podrán disponer de armas guiadas, cohetes de largo alcance y misiles balísticos que actuarán desde la profundidad para neutralizar aquellas fuerzas que hayan sido proyectadas en tierra. La principal arma de defensa en esta capa será la infantería, apoyada por la artillería, pero aquí también el dron aéreo/municiones merodeadoras se convertirá en determinante.

Ejemplo de A2/AD. (Fuentes abiertas)



5. Una munición merodeadora, también conocida como dron kamikaze o suicida, es una categoría de sistemas de armas aéreas que permite sobrevolar una zona objetivo pasivamente durante algún tiempo, detectar un blanco rentable, para después atacar el blanco seleccionado.

Tercero: la necesidad de cambiar nuestros fines, modos y medios

Nos encontramos en un entono complejo, con el espacio marítimo nuevamente en disputa. Las estrategias A2/AD en los litorales se incorporan a los planes de nuestros potenciales oponentes. El desarrollo generalizado de tecnologías emergentes requiere un proceso de adaptación del modelo de actuación y la transformación rápida de las capacidades. Es decir, necesitamos poder operar de manera distinta.

En un futuro hipotético, improbable pero no descartable, España se podría encontrar combatiendo frente a un adversario de forma independiente, sin el apoyo de sus socios y aliados. Una amenaza no compartida que quizás esté desarrollando hoy en día sus capacidades para conseguir restringir la libertad de movimiento y de acción a nuestra Flota. Se trata del escenario más improbable, pero a la vez el más peligroso y, como cualquier marco de actuación, requiere disponer de un plan de respuesta con sus modos y medios de empleo asociados.

Hacer frente a una estrategia A2/AD de forma autónoma demanda a la Armada desarrollar su propia estrategia, que nos obliga a pensar hoy para actuar y operar mañana de forma diferente a como se ha hecho en el pasado y que marcará el futuro de la fuerza anfibia en las próximas décadas, porque nos estamos preparando para misiones más exigentes y amenazas distintas. Nace el *Concepto Operativo de Proyección Anfibia 2050* (CPA 2050).

El Concepto Operativo de Proyección Anfibia 2050

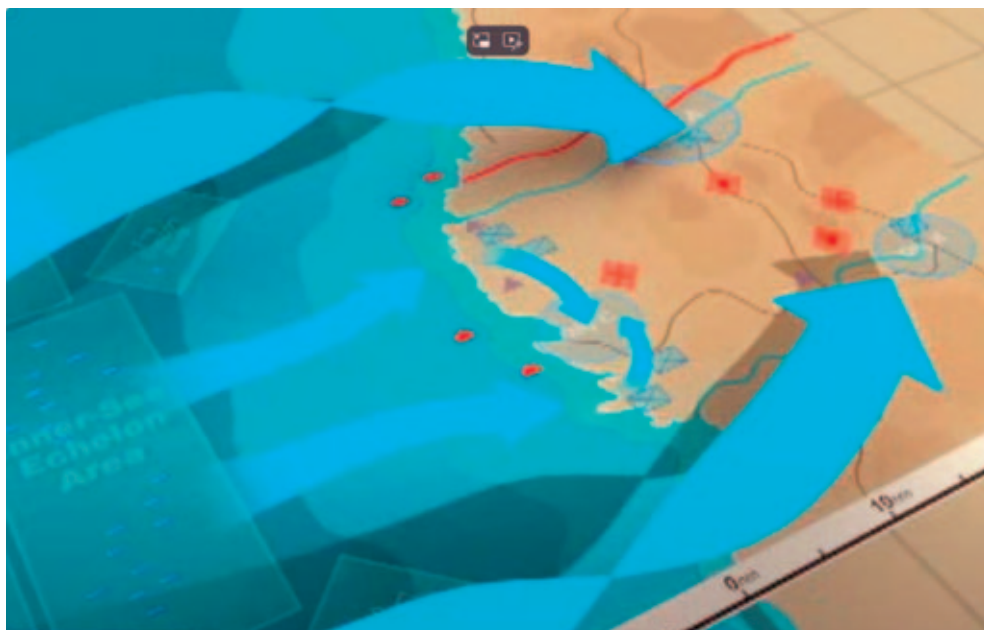
El primero de los modos de actuación contemplados en el CPA 2050 para el empleo futuro de la fuerza anfibia es el concepto de «Maniobra Operacional desde la mar»⁶, que integra la guerra de maniobra con la guerra marítima y se fundamenta en la maniobrabilidad que proporciona la mar a las fuerzas navales para explotar las vulnerabilidades enemigas y conseguir un efecto decisivo (véase el ejemplo del desembarco en Inchon en la guerra de Corea). Se trata de evitar un enfrentamiento directo contra las fortalezas del adversario y, por medio del empleo de diferentes esfuerzos que actúen en direcciones inesperadas para el enemigo, alcanzar la sorpresa y obligarle a actuar de forma no prevista (US Department of the Navy, 1994).

El segundo de los modos de actuación integrados en el CPA 2050 es la necesidad de actuar desde lejos de las defensas y sobrepasando los puntos fuertes del adversario. El concepto Movimiento Buque-Objetivo⁷ marca la necesidad de proyectar la fuerza de desembarco desde más allá del horizonte radar hacia objetivos que se encuentran tierra adentro. Es un concepto táctico en base a la combinación de aspectos clave como velocidad, flexibilidad y maniobrabilidad, para permitir que la fuerza anfibia pueda acceder donde y cuando se la requiera superando las defensas en la costa.

Es una forma de empleo de la fuerza anfibia que permite rebasar las defensas enemigas

6. Del concepto del USN/USMC *Operational Maneuver from the Sea* (OMFTS).

7. Conocido como *Ship to Objective Movement* (STOM).



OMFTS y STOM. (Fuentes abiertas)

y atacar directamente las posiciones de retaguardia, obligando al adversario a repensar, tomar decisiones de forma rápida, maniobrar y reposicionar unidades o emplear sus reservas y, por tanto, crear oportunidades que pueda aprovechar el resto de la fuerza anfibia, bien en esa costa atacada o bien en otro punto del litoral.

Por último, un tercer modo de empleo de la fuerza anfibia que ha integrado el CPA 2050 es el concepto de operar de forma distribuida⁸. Distribuir la fuerza anfibia nos permitirá ampliar nuestra consciencia situacional del campo de batalla y la capacidad de influencia en él, facilitando la anticipación, la sorpresa y la neutralización física o no física de amenazas.

El control del mar ya no se alcanzará mediante la concentración de agrupaciones navales para buscar una «batalla decisiva», como estableció Mahan. Nuestro adversario nos vigila, y nuestra concentración nos convierte en vulnerables frente a sus sistemas de largo alcance. Hay que distribuirse y obligarle a dividir sus fuerzas, sus medios y capacidades.

Distribuirse es actuar con esfuerzos descentralizados, separados en el espacio y el tiempo, para obtener ventajas en el dispositivo del adversario mediante la ejecución de acciones tácticas sincronizadas al más alto nivel, pero dispersas en el nivel táctico. Esto obligará al adversario a diversificar sus esfuerzos, a separarse y, por tanto, a debilitarse. Por medio de nuestra dispersión, atacamos

8. *Distributed Maritime Operations* (DMO) si nos referimos a las fuerzas navales como un todo, o también *Distributed Operations* (DO) si sólo se trata de fuerzas de desembarco.



Desembarco anfibio de fuerzas de Infantería de Marina. (Fuente: Armada)

su cohesión y su capacidad de *decisión*. La guerra por ganar el control del mar se encuentra en la capacidad de decisión y en el mando y control. El que primero decide se anticipa, sorprende y actúa, poniendo a su rival en una posición de desventaja.

Esta forma de operar sirve para someter a nuestro oponente a dilemas sobre el verdadero punto de aplicación de nuestro esfuerzo principal en la costa. Le provoca tener que dispersar sus fuerzas para establecerlas a lo largo de la franja costera, con lo que también dificultaremos su capacidad de mando y control

para ejecutar acciones coordinadas, la concentración de sus esfuerzos para encontrar la superioridad de enfrentamiento y el *targeting* contra nuestras fuerzas. Este concepto de empleo distribuido en la mar también lo realizaremos con nuestras fuerzas de desembarco, con la proyección de pequeñas unidades (sobre la base de compañías) de forma coordinada, descentralizada y, generalmente, sin apoyo mutuo, para ejecutar acciones dispersas, sincronizadas en tiempo, espacio y finalidad, que crearán efectos interdependientes en áreas de operaciones discontinuas.

Son pequeñas fuerzas de desembarco reforzadas con capacidades de combate para incrementar su supervivencia y dotarlas de superioridad en el enfrentamiento. Éstas, a su vez, podrán distribuirse más y más en su zona de acción, abarcando más terreno y golpeando al adversario desde múltiples posiciones. Cuanto mayor espacio en el litoral ocupe nuestra fuerza, más información obtendremos del dispositivo enemigo, mejor podremos decidir y más rápido concentraremos los fuegos, al tiempo que se ofrecerá una menor firma al adversario (Holmes, 2025).

La clave del éxito para esta distribución eficaz residirá en dos factores: uno, proporcionar unidad de propósito a todas las acciones distribuidas; dos, reforzar con capacidades de combate estas pequeñas unidades para que sean superiores en el enfrentamiento con un adversario más numeroso y que se encuentre a la defensiva.

Todos los anteriores modos de actuación requieren una gran integración de todas las fuerzas navales, aeronavales y de desembarco, una alta movilidad táctica, un amplio uso de tecnología de la información y la descentralización en la toma de decisiones. Planeamiento centralizado, acción distribuida y decisión descen-

tralizada. Debemos acostumbrarnos a combatir en red en la mar y en tierra, ampliando y reduciendo el entramado distribuido en función de la situación, siguiendo la dinámica-dispersión-concentración-dispersión, según convenga en cada caso. Pero, sobre todo, a delegar la decisión, asumir riesgos, confiar en nuestros subordinados y que ellos tengan iniciativa para actuar y decidir en función de su misión, su situación y el propósito de la operación.



Despliegue de la Fuerza de Guerra Naval Especial (FGNE), desde el submarino 'Mistral'. (Fuente: Armada)

Fases de la maniobra anfibia distribuida

La primera fase será de conformación inicial del espacio litoral, que se caracterizará por el empleo de fuerzas de apoyo que operen dentro de la zona de alcance de las armas del adversario y actúen degradando las capacidades de su sistema (US Department of the Navy, 2021). Hablamos de submarinos, drones de reconocimiento y de ataque, aeronaves de ala fija, operaciones especiales y misiles superficie-tierra. Fuerzas dispersas, interdependientes que operan conectadas en red, manteniendo alejadas de la acción al grueso de las fuerzas de proyección.

Una segunda fase será el control del espacio litoral, en la que se utilizarán fuerzas avanzadas para crear burbujas A2/AD propias y permitir los primeros desembarcos de forma distribuida para dispersar las reservas enemigas y dificultar su mando y control, su proceso *targeting* y su logística. Nos referimos a fuerzas navales autoprotegidas que se infiltren en la zona de alcance de las armas⁹ y creen sus propias burbujas A2/AD.

Para esto requerimos fuerzas de desembarco que se proyecten de forma rápida y alejada de las defensas de costa para neutralizar objetivos en tierra, ocupen puntos críticos relevantes para permitir posteriores desembarcos y obliguen al adversario a maniobrar con sus reservas. Para ello, necesitamos helicópteros de transporte y de ataque que proporcionen protección y apoyo cercano a las fuerzas en tierra.

Será necesario mejorar nuestro modelo de unidades de protección de la fuerza para poder disponer de un tipo de fuerzas que proporcionen seguridad y apoyo de fuego desde tierra o desde los buques, ofreciendo simultáneamente protección en la mar y fuego de profundidad con una orientación de 360° frente a cualquier amenaza de la fuerza anfibia. Conseguir nuestras propias burbujas A2/AD dentro del entorno disputado para garantizar la operación de nuestras propias fuerzas será nuestra clave del éxito en esta fase (Berger, 2021).

Por último, una tercera fase será la de explotación del espacio litoral. En esta etapa, el grueso de la fuerza de desembarco podrá operar de forma distribuida para explotar los éxitos locales o bien concentrada sobre la mayor vulnerabilidad del frente enemigo para romper su cohesión. Requiere de la capacidad de desembarcar fuerzas más protegidas y móviles en tierra para explotar el éxito de las fuerzas ligeras, con capacidad de avanzar en profundidad para conquistar objetivos y asegurar zonas de terreno que permitan futuros desembarcos de otras fuerzas. Nuestra fuerza de desembarco necesitará vehículos anfibios y de combate, distintos tipos de artillería, defensas antiaéreas cercanas contra drones, guerra electrónica, defensas de punto contra carros para prevenir contraataques enemigos. Todos los medios deberán ser móviles para garantizar su supervivencia por el movimiento.

Necesidad de nuevos «medios»

No hay operaciones anfibias sin una perfecta integración de la fuerza naval y la fuerza de

9. *Weapons Engagement Zone* (WEZ), como se conoce a la zona de alcance de las armas del adversario, según el concepto *Stand-in Forces* del USMC.

desembarco, más el resto de requerimientos críticos para alcanzar la superioridad aérea, el control del mar y la proyección de la fuerza de desembarco de forma rápida, dispersa y protegida, que permitan alcanzar los objetivos en tierra. La situación final deseada es garantizar éxito de la fuerza anfibia frente a adversarios que desarrollen una estrategia A2/AD.

La superioridad aérea y el control del mar son imprescindibles para una operación anfibia, más si cabe contra un adversario que trata de limitar nuestro acceso al litoral. Por tanto, las aeronaves de ala fija, tripuladas y no tripuladas, son un requerimiento crítico de la fuerza anfibia. Deben ser embarcables para garantizar la acción de la fuerza en zonas distantes. Esto garantiza la protección, la supervivencia y la necesaria proyección estratégica sin necesidad de depender de aeródromos en tierra fácilmente neutralizables. El lanzamiento y recuperación de las aeronaves, junto con la acción distribuida,

requiere de nuevos buques de proyección que permitan dispersar la fuerza anfibia en la mar, actuar a máxima distancia y descentralizar las capacidades para cargar contra el adversario desde distintas direcciones de ataque.

Para esta degradación inicial del sistema A2/AD, no solo requeriremos de buques anfibios y aeronaves. También son necesarias operaciones especiales bajo control del comandante de la fuerza anfibia, medios de medidas contra minas (MCM) escoltas de superficie en apoyo y submarinos con capacidad de lanzamiento de misiles de ataque a tierra. Nada funcionará bien sin inteligencia por esto mismo los medios de vigilancia y reconocimiento deberán ser prioritarios para alcanzar el éxito. Transversal a todas las capacidades disponibles serán los sistemas no tripulados en todas sus versiones aéreas, de superficie, terrestres y submarinas, así como otros sistemas que nos protejan contra esta nueva amenaza.



Buque de desembarco multipropósito para la guerra litoral. (Fuentes abiertas)



Capacidades de protección y control del mar desde tierra. (Fuentes abiertas)

La proyección distribuida de la fuerza de desembarco implica la necesidad de otros buques anfibios rápidos, de menor porte y baja firma, con autoprotección frente a la amenaza aérea y de superficie, que le permitan establecer su propia burbuja de seguridad para poder aproximarse a la costa y proyectar o recuperar a la fuerza de desembarco por medio de embarcaciones ligeras y vehículos de combate anfibio. Estos nuevos buques anfibios serán multipropósito y podrán ser útiles en un amplio espectro de misiones (alta, media, baja, especiales, de apoyo, etcétera).

Establecer unos corredores de movilidad en la mar y en profundidad será imprescindible para

el sostenimiento de las fuerzas en tierra y el movimiento seguro entre zonas de desembarco. Ésta es también una misión para futuros helicópteros de ataque.

Por último, pero no menos importante, la fuerza de desembarco también deberá pensar en convertirse en otro subsistema más que contribuya al control y a la seguridad en el mar y permita los desembarcos de fuerzas más pesadas. Contará con nuevas capacidades para el control aéreo —radares, guerra electrónica (EW), sistemas de contramedidas contra aeronaves no tripuladas (C-UAS) y artillería antiaérea (AAA)— y también para el control del mar —baterías de misiles antibuque—.

Modularidad y escalabilidad

La frase del AJEMA con la que dimos inicio al artículo es fundamental para entender la importancia del modelo de cambio que aquí se presenta: «La Capacidad de Proyección Anfibia será el principal factor para establecer la dimensión de la Fuerza de la Armada». Y continúa diciendo: «... pues determina la fuerza de Infantería de Marina, los buques anfibios que la proyectan, los conectores que permiten el desembarco de la fuerza embarcada, los escoltas, submarinos y aeronaves necesarios para darle protección, y otras capacidades para garantizar su libertad de acción» (*Visión Armada 2050*).

La capacidad de proyección anfibia de la Armada estará constituida por una fuerza de combate anfibia expedicionaria con capacidad para realizar múltiples esfuerzos similares que actúen de forma simultánea y distribuida. Sólo así se podrá contar con una fuerza anfibia con capacidad suficiente como para disuadir primero y, si es necesario, operar de manera ágil para explotar las vulnerabilidades del sistema móvil A2/AD del adversario.

De esta forma, cada elemento de maniobra anfibio contará con capacidades autónomas de guerra antiaérea, antisubmarina, antisuperficie y de proyección y con nuevos buques con diferentes desplazamientos, tamaños y características, helicópteros de ataque, aeronaves de ala fija, drones y vectores de desembarco por superficie y aéreos para las fuerzas de desembarco. Asimismo, esta configuración de esfuerzos anfibios llevará a la particularidad de multiplicar las capacidades de apoyo de nuestra fuerza de desembarco para operar de forma flexible en todo el espectro del conflicto.

Este diseño aportará dos ventajas. Por un lado, la *modularidad* en capacidades, que nos permitirá organizarnos en un ciclo operativo de unidades de combate anfibias expedicionarias iguales para asegurar la disponibilidad en la mar de forma permanente. Por otra parte, el modelo aportará *escalabilidad*, es decir, la posibilidad de alistar paquetes de capacidad anfibia en base al incremento de la crisis y las hostilidades.

Conclusiones

La capacidad anfibia ha aumentado su relevancia en el nuevo marco estratégico, pues proporciona una capacidad única, creíble, equilibrada, integrada y versátil, preparada para producir efectos en todos los niveles de la guerra —estratégico, operacional y táctico— desde el inicio de la crisis gracias a su facultad de mantener despliegues en la mar con carácter expedicionario, junto con la posibilidad de escalar rápidamente sus capacidades para actuar en todo el espectro del conflicto.

España, como actor estratégico en su entorno regional, necesita que la Armada disponga de una capacidad de proyección anfibia adaptada al entorno operativo incierto que le permita ejercer una disuasión creíble y defender eficazmente los intereses marítimos nacionales. Los fines, modos y medios de la fuerza anfibia deben evolucionar —y la Armada en su conjunto—, ya que la capacidad anfibia es el centro alrededor de la cual evolucionan el resto de capacidades de nuestra marina de guerra.



El futuro de la fuerza anfibia requiere un amplio número de opciones para operar y de capacidades que le permitan combatir en la mar, desde el mar y también desde tierra en el mar. Operar y persistir dentro del alcance de las fuerzas enemigas en una primera fase; maniobrar en la mar y ocupar puntos críticos en tierra; detectar, neutralizar al adversario y sostener las fuerzas en la mar y en tierra mientras se encuentran en estrecho contacto con la amenaza. El resultado es una fuerza modulable y escalable, capaz de operar por medio de la concentración-dispersión-concentración de efectos.

Este proceso de transformación deberá ser impulsado a través de la modernización y la evolución de las capacidades actuales, la innovación en los modos de operación y un cambio de mentalidad que fomente la iniciativa para poder disponer de una fuerza anfibia interoperable, interconectada e integrada con todas las capacidades. La situación final deseada es que la Armada continúe siendo innovadora, decisiva y relevante en el escenario estratégico futuro.



BIBLIOGRAFÍA

- Berger, D. H. (mayo-junio 2021): «Preparing for the Future. Marine Corps support to Joint operations in contested littorals». *Military Review*, 8 (*online exclusive*).
- United States Department of the Navy (diciembre 1994): *Forward... from the sea. —A Concept for Stand-in Forces (SIF)*. United States Marine Corps, Washington D. C. (consultado el 11 de abril de 2025, en hqmc.marines.mil).
- Estado Mayor de la Armada (2024): *Visión Armada 2050*.
- (2025): *Concepto Operativo de Proyección Anfibia 2050*.
- Gatchel, T. L. (1996): *At the water's edge: defending against the modern amphibious assaults*. Maryland, Annapolis: Naval Press Institute.
- Holmes, R. E. (abril de 2025): «Standing in the Arctic» (M. C. Association, Ed.). *Marine Corps Gazette*, 109(4), pp. 103-107 (consultado el 19 de abril de 2025, de www.mca-marines.org/gazette).
- Hughes, W., & Girrier, R. (2018): *Fleet tactics and naval operations* (3.ª edición). Annapolis, Maryland, Annapolis: Naval Institute Press.



UNA FUERZA ANFIBIA DECISIVA PARA UN INCIERTO ENTORNO ESTRATÉGICO

AL final de la guerra hispano-americana, los buques de la escuadra del almirante Cervera descansaban sin vida en las aguas próximas a Santiago de Cuba. En aquellas tristes jornadas, España no supo adaptarse a los nuevos tiempos y a los avances tecnológicos que ya marcaban el devenir de los conflictos armados. Es muy probable que si la escuadra hubiese tenido entre sus unidades un par de acorazados de última generación, junto con la novedosa arma submarina —que habíamos desarrollado pero que no fuimos capaces de poner en servicio—, el resultado del combate no sólo habría sido más favorable —eso nunca lo sabremos— si no quizás, no habría habido guerra con los Estados Unidos, por el alto riesgo que correrían si nuestra marina estuviese a un nivel similar que la norteamericana. Un cuarto de siglo después, en las playas de Alhucemas, España sí supo aprovechar las ventajas tecnológicas del momento. Pero no sólo eso, sino también combinarlas con una adecuada táctica que demostró la viabilidad de las muy cuestionadas operaciones anfibias, incluso reutilizando las mismas lanchas de desembarco británicas que habían participado unos años antes en la batalla de Gallipoli, probablemente la peor derrota aliada de la Primera Guerra Mundial.

De estos dos capítulos de nuestra historia naval tan significativos, se extraen dos lecciones aprendidas: la necesidad de tener una flota moderna, basada en una innovación constante, combinada con una táctica adaptada a los nuevos medios y amenazas. La suma de estos dos elementos más la voluntad del empleo de la fuerza constituyen la triada esencial para asegurar una adecuada disuasión.

Y es que hoy, más que nunca en la historia moderna, la disuasión es clave para mantener la paz. El orden que ha regido las relaciones internacionales surgido después de la Segunda Guerra Mundial está afrontando un cambio de paradigma, donde ya se cuestionan abiertamente las alianzas, la soberanía de las naciones sobre sus territorios e incluso se admiten los derechos de conquista, tal y como sufrió España en el ocaso de su imperio tras la firma de la paz de los vencidos en el Tratado de París.

Ante esta necesidad irrenunciable de lograr una capacidad de disuasión y de defensa autónoma frente a amenazas que podrían desembocar en conflictos de alta intensidad, la Armada no puede asumir el



De haber tenido los españoles en Manila uno o dos de los submarinos inventados por Peral, me hubiera sido imposible lograr la victoria

Intervención del almirante Dewey ante el Congreso de los Estados Unidos (1900)

riesgo de no tener una Fuerza resolutiva y disuasoria ante adversarios, que también observan el cambio de paradigma, y que, percibiendo alguna vulnerabilidad, se pueden llegar a plantear tratar de explotarla.

La Fuerza Anfibia, debido a su versatilidad, alto grado de alistamiento y autonomía logística, aporta a la Fuerza Conjunta un instrumento único como opción de respuesta militar para la generación de efectos decisivos en áreas litorales¹ donde España tenga intereses estratégicos o vea amenazada su soberanía.

Por ese motivo, la Armada considera la capacidad de proyección del poder naval sobre tierra como el principal factor para dimensionar equilibradamente su fuerza naval, ya que determina en gran medida la Fuerza de Infantería de Marina, los buques anfibios que la transportan, los conectores aéreos y de superficie que la proyectan, así como los escoltas, subma-

rinios y aeronaves necesarias para asegurar la superioridad en el enfrentamiento y garantizar su protección.

Análisis de requerimientos operativos

Una fuerza anfibia decisiva debería estar en disposición de llevar a cabo operaciones que generen efectos de neutralización o destrucción en espacios geográficos de interés². Debe ser capaz de extraer unidades empeñadas, de evacuar personal no combatiente en riesgo, y en un grado máximo de esfuerzo llevar a cabo acciones ofensivas decisivas, así como aquellas relacionadas con operaciones de Fuerza de Entrada Inicial para facilitar el despliegue posterior de una fuerza terrestre de mayor entidad.

¿Pero qué capacidades debería poseer la Fuerza Anfibia para llevar a cabo estas misiones con garantías de éxito? Comencemos por lo básico: una capacidad de transporte

1. El entorno litoral es el espacio físico definido por una franja de mar y un segmento terrestre de dimensiones variables, con su espacio aéreo adyacente, que conforman un espacio de batalla indivisible e interdependiente en el que las acciones militares desde la mar pueden producir efectos en tierra y viceversa

2. La PDC-3, «Operaciones», define efecto como «... el cambio en el estado físico, de funcionamiento o de comportamiento de un sistema, elemento de un sistema, audiencia u otro objetivo como resultado de una acción, conjunto de acciones u otras causas... Pueden ser físicos, virtuales y psicológicos».

estratégico y autonomía logística suficiente. Considerando una fuerza de entidad brigada, configurada en base a cuatro grupos tácticos de entidad batallón reforzado de desembarco (BDR)³, con sus unidades de apoyo de combate y de apoyo de servicios de combate, arrojan la necesidad de embarcar a más de 4.500 infantes de marina y 450 vehículos de combate. A estos números hay que sumar los capacitadores necesarios para las operaciones anfibias, principalmente medios aéreos de ala fija y rotatoria, junto a conectores de superficie que proyecten a la Fuerza de Desembarco sobre una costa con oposición. No hace falta ser rigurosos en los cálculos para apreciar la necesidad de potenciar significativamente los medios anfibios existentes.

Para hacer frente a estos requerimientos operativos, la Armada necesita llevar a cabo un plan de construcción de un renovado Grupo de Combate Anfibio Expedicionario, en el que deben contemplarse buques anfibios clase LHD⁴ de cubierta de vuelo corrida, buques de asalto anfibio clase LPD y buques anfibios nodriza (LXX). Se trata de disponer y combinar distintos tipos de plataformas, algunas de gran porte, que constituirán el centro de gravedad de la Fuerza Anfibia, pero que debido a su mayor valor deberán operar alejadas de la costa para reducir su exposición a las armas del enemigo, junto con otras de menor tamaño, y en consecuencia más

ligeras, que les permitan acercarse rápidamente a la costa para proyectar unidades de la Fuerza de Desembarco por debajo del horizonte.

La nueva generación de LHD deberá permitir operar aviones furtivos de 5.ª generación STOVL⁵ para misiones de ataque a suelo y superioridad aérea. El número de aeronaves embarcadas estaría limitado a una veintena aproximadamente, ya que tendrán que compartir el espacio de estiba y talleres con las capacidades anfibias. Estos buques, que desplazarán aproximadamente 40.000 t, podrán embarcar un batallón reforzado de desembarco con sus capacitadores, y tendrán un dique inundable para poder realizar el asalto anfibio mediante dos vectores distintos simultáneamente: por superficie a través de conectores rápidos buque costa, y aéreos, con la nueva generación de helicópteros de transporte táctico *NH90 MSPT*, acompañados por helicópteros de ataque que le proporcionen escolta.

Las operaciones anfibias no se conciben sin disponer de superioridad aérea sobre la zona de objetivo, y el tipo de avión de combate que relevará al veterano *Harrier AV-8B Plus* es una decisión que está en estudio en la actualidad. Si finalmente se opta por una aeronave de despliegue convencional no STOVL, se deberá añadir a la Flota un portaaviones, previsiblemente CATOBAR⁶, que

3. Tres BRD como unidades de maniobra y un BRD (-) empleado como reserva.

4. LHD: *Landing Helicopter Dock*. LPD: *Landing Platform Dock*.

5. *Short Take-Off and Vertical Landing*.

6. *Catapult Assisted Take-Off But Arrested Recovery*: despegue asistido por catapulta, pero recuperación mediante detención. Es un sistema para el despegue y apontaje desde la cubierta de un portaaviones. Los aviones son lanzados mediante una catapulta, lo que les proporciona la velocidad inicial para tener su propia sustentación. Sin embargo, al no tratarse de aviones STOVL sino de aeronaves convencionales, incapaces de aterrizar verticalmente, se requiere que el portaaviones esté dotado de cables de apontaje para detener al avión tras contactar con la cubierta.



El concepto Light Amphibious Warship de la US Navy podría ser una opción para el desarrollo de la nueva clase de buques anfibios nodriza LXX. (Fuente: *Naval News*)

centralizaría las operaciones de ala fija, incluyendo las realizadas con sistemas de aeronaves pilotadas remotamente (RPAS) *Clase III*⁷, lo que permitiría concentrar las operaciones de asalto aéreo helitransportado en los LHD.

Por su parte, los nuevos LXX, mucho más ligeros que los LHD, deberán poder alcanzar velocidades cercanas a los 30 nudos y tener una reducida firma radar, acústica e infrarroja. Su capacidad de transporte permitirá alojar dos subgrupos tácticos de infantes de marina con sus aprovisionamientos y medios para el combate. Es recomendable que el LXX dispon-

ga de capacidad de lanzamiento de misiles antibuque con capacidad de ataque a tierra al objeto de que puedan contribuir a la guerra de superficie y al apoyo de fuego naval. Su cometido principal será acercarse a la costa para lanzar embarcaciones de asalto y vehículos anfibios de combate de próxima generación de Infantería de Marina (VACIM)⁸. Estos 8 x 8 serán la punta de lanza de la Fuerza de Desembarco, que además serán complementados con una nueva generación de vehículos anfibios no tripulados (UGV)⁹ para asumir los cometidos de mayor riesgo, como la superación de los obstáculos en playa y la ocupación de puntos dominantes del terreno

7. Aeronaves no tripuladas con masa superior al despegue de 600 kg, habilitados para despegue convencional.

8. Con la próxima entrada en servicio del VACIM, la Infantería de Marina no sólo recupera la capacidad de desembarco protegida, sino que también potencia significativamente la capacidad de combate terrestre al ser un vehículo más capaz que los AAV-7 a los que reemplaza.

9. La Armada y la empresa española SASCorp están desarrollando conjuntamente un I+D de un vehículo anfibio no tripulado denominado *Valkyrie*. El primer prototipo será entregado en 2026.

para favorecer el asalto de las sucesivas olas de desembarco.

La Fuerza Anfibia, en su máximo nivel de ambición, deberá poder operar de forma distribuida¹⁰ en base a tres unidades de combate anfibas expedicionarias. Esta organización operativa, al tener carácter modular y escalable, permite un ciclo de relevos que aseguraría la permanencia en la mar de una fuerza anfibia con una significativa capacidad de combate. Cada unidad anfibia podrá organizarse en base a un buque anfíbio tipo LHD, un buque anfíbio ligero LXX y una fuerza de desembarco de entidad batallón reforzado con sus apoyos de combate. Esta unidad debería estar protegida al menos con dos escoltas con capacidad ASW armados con misiles de ataque a tierra NSM¹¹ y sistemas de armas de energía dirigida, de forma

que aseguren el control del mar y contribuyan a la degradación de la defensa de costa enemiga.

Toda fuerza anfibia debe disponer de submarinos en apoyo que pueden ser empleados para acciones de inteligencia, vigilancia y reconocimiento (ISR), guerra electrónica (EW), guerra antisuperficie (ASUW), guerra antisubmarina (ASW), de ataque a tierra o de proyección de unidades sutiles de reconocimiento. En este sentido, el hecho de que los escenarios identificados dispongan de zonas en las que existen aguas poco profundas hace que el tipo de submarino más adecuado sea el convencional.

La capacidad de Medidas Contra Minas (MCM) se plantea en base a un modelo híbrido, compuesto por capacidades dedicadas

EL VACIM estará desarrollado sobre el SUPERAV de Iveco Defense Vehicles, base tecnológica también del vehículo anfíbio de combate (ACV) del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos (Fuente: BAE Systems)



10. El concepto de Operaciones Anfibas Distribuidas es el marco de actuación en el ámbito marítimo empleado para la acción en entornos disputados y degradados. En esos escenarios, la Fuerza Anfibia actuará de forma sincronizada en sus acciones, pero dispersa y descentralizada para evitar la detección y aumentar la sorpresa.

11. El *Naval Strike Missile* (NSM) es un misil de doble rol, antibuque y de crucero de ataque a tierra, desarrollado por Kongsberg Defence & Aerospace.

en buques MCM nodriza materializadas principalmente en vehículos no tripulados, y capacidades desplegadas a bordo del resto de buques de la Fuerza Anfibia orientadas a la detección y reconocimiento. Así, la Fuerza Avanzada dispondrá de capacidad para efectuar operaciones precursoras de guerra de minas con el fin de establecer los canales de acceso aptos para el movimiento buque-costa, dejando las tareas de limpieza para las capacidades MCM dedicadas, que las llevarán a cabo cuando la situación táctica lo permita.

Los grandes buques anfibios LHD, así como el LPD, podrán ser empleados como plataformas de mando y control del comandante de la Fuerza Anfibia Operativa (CFAO) y del comandante de la Fuerza de Desembarco (CFD), mientras que una arquitectura CIS (Sistemas de Información y Telecomunicaciones) robusta permitirá a los comandantes subordinados actuar con iniciativa, pero sincronizados con el propósito superior. Para asegurar la interoperabilidad entre unidades será clave el desarrollo de una nube de combate colaborativa, aspecto fundamental para que la Fuerza Anfibia pueda actuar en un espacio de batalla multidominio, donde la rapidez en la toma de decisiones, basada en el análisis de datos, será crucial para garantizar la superioridad en el enfrentamiento.

Conformación de la zona de objetivo anfibio

Los espacios marítimos están especialmente indicados para que un adversario establezca defensas basadas en sistemas A2/AD¹², lo cual se ve favorecido por el progresivo abaratamiento de dichos sistemas. Esta amenaza condicionará la actuación de la fuerza anfibia, que puede ser detectada mucho antes de llegar a la zona de operaciones, resultando vulnerable en su aproximación a la costa y obligando a que la proyección de la fuerza de desembarco se deba realizar desde distancias mayores a las convencionales.

La primera barrera A2/AD del enemigo estará constituida por sistemas de alerta temprana y armas de largo alcance, como misiles antibuque lanzados desde plataformas en tierra, buques, submarinos o aeronaves. De todos ellos, la amenaza más peligrosa la constituyen los misiles super-



Los futuros buques nodriza de MCM dispondrán de compartimentos multimitisión para operaciones con vehículos aéreos, de superficie y submarinos no tripulados (UAS, USV y UUV respectivamente).
(Fuente: Navantia)

12. Anti Access/Area Denial; en español son denominadas como zonas anti-acceso y de negación de área.

sónicos, cuyo desarrollo ya ha alcanzado cotas aceptables de madurez.

Por otro lado, los sistemas de defensa aérea enemiga supondrán el desafío para el necesario control del espacio aéreo dentro de la zona objetivo anfibia. Para romper esta capa A2/AD será necesario contar con la aviación embarcada, RPAS de distintas clases y perfiles de misión —ISR, ataque, sistema de alerta y control aerotransportado (AWACS), etc.—, misiles de ataque a tierra y municiones merodeadoras de largo alcance.

En esta fase inicial de conformación de la zona objetivo, las acciones de Guerra Naval Especial que llevará a cabo la Fuerza Avanzada serán fundamentales. La FGNE podrá

aumentar sus capacidades de inserción de largo alcance mediante embarcaciones tácticas de buceo (TDV)¹³, que pueden operar en superficie a velocidades superiores a 30 nudos, navegar semisumergidas o en inmersión.

La segunda barrera A2/AD del enemigo estará formada por medios orientados a impedir el acceso de la fuerza anfibia al litoral y el movimiento buque-costa con medios de superficie y aéreos. En esta capa proliferarán los sistemas antiaéreos de corto alcance, municiones merodeadoras y sistemas no tripulados aéreos y de superficie. Todo bajo un espectro electromagnético degradado que dificultará las comunicaciones y los sistemas de posicionamiento de las unidades.

El sistema TDV permite infiltrar y exfiltrar de una manera discreta equipos de la FGNE en entornos A2/AD. (Fuente: www.jfdglobal.com)



13. *Tactical Diving Vehicle.*

Debemos ser conscientes de que lograr una sorpresa táctica cada vez es más difícil por la multitud de medios de obtención de inteligencia del campo de batalla; por tanto, una combinación de velocidad y dispersión será fundamental para crear un dilema al adversario sobre el punto de aplicación de nuestro esfuerzo principal. Para poder llevar a cabo esta maniobra, la Fuerza Anfibia necesita una nueva generación de conectores rápidos de superficie buque-costa capaces de operar a distancias verdaderamente más allá del horizonte (OTH) visual y radar.

Se estima que la distancia OTH podría llegar hasta las 150 millas en el caso más desfavorable, pudiéndose reducir a medida que la fuerza naval vaya degradando la burbuja A2/AD del adversario e imponiendo la suya. La falta de velocidad y autonomía de las actuales LCM¹⁴ no permite las operaciones OTH, por lo que será necesario obtener conectores rápidos que desarrollen altas velocidades transportando cargas de combate de al menos 50t. El modelo de embarcación considerado por otras naciones para este tipo de misión es el de colchón de aire (LCAC-*Landing Craft Air Cushion*) que, debido a su rapidez y alcance, permite alejar a los buques anfibios de la costa reduciendo su exposición al enemigo. Además, constituye el único tipo de embarcación capaz de ser lanzada desde los diques de los

buques anfibios sin necesidad de inundarlos, lo que le facilita la libertad de acción para enfrentar amenazas y la realización de operaciones aéreas. Otras ventajas tácticas que aportan los LCAC es el acceso a un porcentaje mucho mayor de la costa, al poder varar con independencia de la existencia de playas adecuadas, sin verse afectados por el ciclo de mareas, minas de fondo u obstáculos sumergidos bajo el agua.

Cumplir la misión

Recordemos que la misión de una fuerza anfibia se cumple en tierra, y para garantizar el éxito la capacidad de proyección anfibia debe complementarse con una fuerza de desembarco letal que asegure la superioridad en el enfrentamiento.

La Infantería de Marina nunca ha basado su fortaleza en la cantidad, sino en la calidad, construida en base a una equilibrada combinación de sistemas de armas de última generación, elevado adiestramiento, mentalidad expedicionaria y fortaleza individual del combatiente.

Con el objeto de potenciar su capacidad de combate, la Infantería de Marina se encuentra inmersa en varios programas que le permitirán mantener su eficacia para llevar a cabo misiones que nadie más es capaz de hacer en las Fuerzas Armadas.

14. Actualmente, la Armada dispone de conectores de superficie buque-costa tipo LCM 1E. Por su diseño de construcción y antigüedad, las LCM-1E desarrollan una velocidad insuficiente para realizar movimientos buque-costa a distancias OTH. Su lentitud obliga a aproximar a la costa buques anfibios de alto valor (*high value units*), asumiendo riesgos hoy en día inasumibles en escenarios de media/alta intensidad. Esta limitación pone de manifiesto la necesidad de disponer, complementariamente a las LCM 1-E, de una nueva generación de conectores que permitan realizar operaciones anfibias alejadas de la costa.



El Hispano, desarrollado por Instalaza siguiendo los requisitos operativos de la Infantería de Marina, expuesto en FEINDEF 2025. (Foto del autor)

Comenzando por el refuerzo de la capacidad de combate de las pequeñas unidades tipo pelotón, se debe destacar la entrada en servicio del Hispano, una nueva arma multipropósito, ligera y reutilizable, dotada de mira inteligente que asegura fuegos precisos hasta 650 m contra carros, personal o antibúnker.

Los batallones de desembarco, una vez completada la entrada en servicio de los morteros de 81 mm sobre vehículos de alta movilidad, podrán ver aumentada su potencia de fuego orgánica por una nueva generación de morteros embarcados de calibre 120 mm, que actualmente está en desarrollo por la industria nacional. Complementariamente a esta capacidad y siguiendo el principio de empleo de armas combinadas, se sumará una nueva generación de misiles contracarro de última generación, dotados de guiado tipo «dispara y olvida» (*fire-and-forget*), optimización

inteligente del perfil de ataque y con mayores alcances. Finalmente, las actuales ametralladoras pesadas montadas sobre vehículo y operadas manualmente serán sustituidas por armas de control remoto, dotadas de mayor precisión y letalidad. Para potenciar la maniobra en el campo de batalla, aparte de la entrada en servicio del ya mencionado VACIM, destaca la próxima incorporación de los denominados *Mobile Gun Systems*, vehículos acorazados 8 x 8 armados con un cañón de 120 mm, que serán clave para asegurar la superioridad en el enfrentamiento por su gran agilidad y potencia de fuego.

Por otro lado, la capacidad de munición merodeadora, fundamental en el combate actual y futuro, ya está en proceso de entrada en servicio en los batallones de desembarco mediante sistemas ligeros de corto alcance, hasta 20 km. A medio plazo, estos sistemas serán complementados por otros

de mayores alcances (hasta 120 km), que serán operados sobre vehículos del Grupo de Artillería de Desembarco del Tercio de Armada.

Precisamente, esta unidad de apoyo de combate verá sus capacidades aumentadas de forma significativa con la incorporación de tres baterías de obuses autopropulsados sobre cadenas, que sustituirán a los veteranos ATP M-109 de 155 mm por sistemas de última generación totalmente automatizados. Este moderno sistema de armas deberá permitir misiones de fuego tipo «dispara y desplázate» (*shoot-and-scoot*), contando con capacidad de impacto simultáneo de múltiples proyectiles y alcances de hasta 70 km dependiendo el tipo de munición.

Por otro lado, la artillería de campaña auto-propulsada será complementada con la incorporación de una batería de lanzacohe-tes de alta movilidad (SILAM), capaz de realizar fuegos en profundidad de largo alcance, hasta 300 km, pudiendo generar efectos decisivos sobre la retaguardia enemiga, aparte de contribuir a la degradación de sistemas A2/AD del enemigo en beneficio de la maniobra naval.

La defensa aérea de la Fuerza de Desembarco, basada actualmente en misiles de baja cota tipo MANPAD, será progresivamente sustituida por sistemas modulares multirrol dotados de cañón, misil o armas de energía dirigida, que podrán hacer frente a las múltiples amenazas aéreas que conforman el



En primer plano, munición merodeadora ligera Q SLAM 40; al fondo, prototipo anfibio 6 x 6 UGV *Valkyrie*. Estand de la Armada en FEINDEF 2025. (Foto del autor)

espacio de batalla (aeronaves, RPAS, municiones merodeadoras, etcétera).

Por último, no podemos olvidar la enorme importancia de los sistemas no tripulados de todo tipo y perfil de misión (ataque, vigilancia del campo de batalla, transporte de aprovisionamientos, de apoyo a la guerra electrónica, operaciones especiales, desminado...). Todos estos sistemas se incorporarán progresivamente a las unidades de combate, de apoyo al combate y escalones logísticos. El empleo de vehículos no tripulados, tanto terrestres como aéreos, constituirá sin lugar a dudas el elemento que más impacto tendrá en el combate terrestre y que obligará a adaptar las tácticas, técnicas y procedimientos.

Su empleo será tan común que acabará siendo una parte más de las capacidades de las pequeñas unidades o del propio combatiente.

Decisivos y relevantes desde la mar

La historia nos recuerda que siempre sale más caro tener un conflicto armado, y perderlo, que invertir en una fuerza que proporcione una disuasión adecuada.

En el contexto estratégico actual, en el que las tensiones se están acentuando, los espacios marítimos cobrarán cada vez más relevancia. Todo ello se traduce en la necesidad de una Armada orientada hacia



El obús autopropulsado Némesis, presentado en FEINDEF 2025, combina automatización avanzada y movilidad para modernizar la artillería de la Infantería de Marina. (Fuente: general Dynamics European Land Systems-GDELS)



LCM. (Fuente: Armada)

el combate, en la que la proyección del poder naval sobre tierra sea una capacidad única y esencial en el ámbito de la acción conjunta.

Tenemos una visión a largo plazo publicada en el documento del AJEMA *Armada 2050* y un plan en marcha para la obtención de una

fuerza mejor. Para llevarlos a buen puerto, se precisa unidad de esfuerzo, priorización y una adecuada financiación. En este camino ilusionante nos acompañará una sólida industria nacional, posicionada en la vanguardia tecnológica, tractora en el desarrollo y clave para garantizar la independencia estratégica que España necesita.



LA IMPORTANCIA DE LOS ENLACES TÁCTICOS EN LAS OPERACIONES ANFIBIAS ACTUALES

(Introducción)

El actual escenario geopolítico presenta un nuevo cambio de paradigma en cuanto al control y dominio de los mares se refiere. La guerra híbrida de principios de siglo en la cual se combatía frente a un enemigo poco convencional con tácticas, técnicas y procedimientos tipo guerrilla, ha dejado paso a fuertes sistemas de denegación de acceso en torno a los litorales por parte de enemigos «convencionales». Prueba de ello son el mar de la China meridional y los controlados accesos al mar Báltico o el mar Negro. En este contexto operativo caracterizado por entornos altamente exigentes y escenarios en constante evolución, las operaciones anfibias representan uno de los desafíos más complejos y relevantes para las fuerzas navales modernas.

Y es que, en realidad, las operaciones anfibias son posiblemente, el tipo de operación militar más compleja de realizar. Para poder estar más cerca del éxito, en las operaciones anfibias existen multitud de combinaciones

de diferentes elementos terrestres, aéreos y marítimos, que dependen críticamente de una capacidad de comunicaciones lo suficientemente robusta para lograr una coordinación efectiva entre las unidades desplegadas y el resto de la fuerza.

Como se ha mencionado, el escenario geopolítico actual obliga a las naciones a desplegar fuerzas móviles con suficiente potencia de combate para explotar debilidades enemigas (gaps) y abrir brechas en su despliegue. Existe entonces, la necesidad de llevar a cabo misiones con una gran dispersión de fuerzas¹, lo que nos hace pensar en la complejidad de la arquitectura de comunicaciones que dichas fuerzas deben de ser capaces de operar y mantener para garantizar un eficaz mando y control (C2).

Por lo tanto, podemos deducir algo que a veces no se analiza ni se planifica lo suficiente: para operar de manera efectiva, las fuerzas anfibias (Fuerza Naval y Fuerza de Desembarco) deben contar con medios de C2 que les permitan dirigir, coordinar y conducir las

1. Aunque el conflicto nuclear tiene muchas aristas y el empleo de armas nucleares (incluso las tácticas tienen importantes connotaciones políticas), la existencia de un enemigo *peer/near peer* con capacidad nuclear es otro de los motivos que debe hacer que nos planteemos una dispersión de fuerzas.



Imagen generada con I.A. (Juan Enrique)

operaciones, incluso a grandes distancias, es decir, más allá de la Línea de Visión (*Beyond Line Of Sight, BLOS*).

Esta es una cuestión importante y de ella puede depender el éxito o el fracaso de las operaciones anfibia. Se trata de disponer de sistemas que permitan a infantes de marina, que operan a kilómetros de distancia de sus buques, comunicarse con su unidad superior. Además, hay que tener en cuenta que, con total probabilidad, esa agrupación anfibia se

encontrará encuadrada en una JTF (Joint Task Force) con la cual deba mantener una comunicación estable.

1. Amenaza creciente:

La guerra de Ucrania ha resaltado la necesidad de contar con sistemas de comunicación resilientes, capaces de operar en entornos donde las amenazas electrónicas avanzadas son constantes.

Se trata de un escenario donde las operaciones del espectro electromagnético (EMO) han desempeñado un papel decisivo para ambos bandos.

La detección de cualquier emisión ha sido una realidad durante el conflicto, especialmente en lo referente a puestos de mando, RPAS, bases avanzadas y sistemas de detección de fuegos de artillería. Todo ello lleva a la conclusión de la necesidad de incrementar el entrenamiento en un entorno electromagnético (EME).

El análisis deriva en 2 condicionantes principalmente:

- Dispersión de fuerzas en operaciones anfibias cada vez mayor.
- Amenaza de Guerra Electrónica (EW) constante.

Con este análisis, puede decirse que los enlaces tácticos BLOS como los enlaces en HF (High Frequency), UHF SATCOM (Ultra High Frequency Satellite Communication) así como otros métodos que veremos a continuación, emergen como herramientas indispensables para enlazar al buque con unidades que se encuentran operando en profundidad, incluso en áreas donde las comunicaciones en línea de visión no son viables.

2. Análisis de las capacidades actuales.

2.1. Los enlaces en HF.

Sin profundizar demasiado en datos técnicos sobre propagación en HF, la onda emitida por

un transceptor de radio de HF se propaga mediante reflexión en la ionosfera, permitiendo alcanzar grandes distancias sin necesidad de línea de visión.

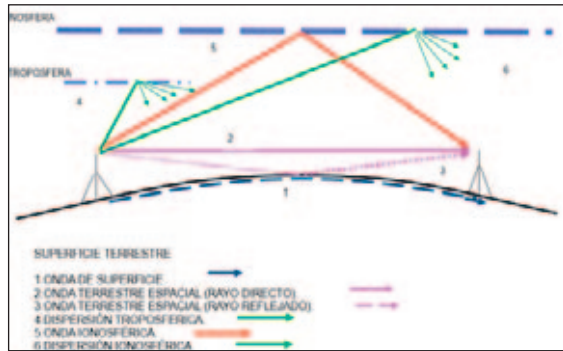


Figura 1: Propagación en HF. (Fuente: elaboración propia)

El uso de HF en el ámbito militar se basa en su capacidad para transmitir señales a largas distancias (bien mediante un único salto en la ionosfera como en el caso de antenas NVIS o bien empleando varios saltos de ondas ionosféricas). Estas frecuencias operan en un rango de 3 a 30 MHz y son particularmente útiles en escenarios donde las comunicaciones LOS o satélite están degradadas.

¿Qué ventajas ofrecen los enlaces HF?

El alcance de las ondas de HF es prácticamente todo el globo por lo que, si se calculan con precisión las distancias de saltos y se ajustan los diferentes parámetros (potencia de transmisión, cifra, etc.) es posible cubrir cientos de kilómetros, posibilitando las transmisiones buque-buque entre Task Forces alejadas o para, llegado el caso, operaciones anfibias en profundidad. Además, es más barato en comparación con otro tipo de enlaces como las redes satelitales.



Imagen generada con I.A. (Juan Enrique)

En el ámbito de la detección e interceptación en entornos electromagnéticos hostiles, puede decirse que, en general, para enlaces buque-tierra, no se precisa potencias de emisión muy altas (en comparación con propagación ionosférica clásica de largo alcance). Si bien es cierto que es «menos propenso» a *jamming*, los enlaces en HF pue-

den ser interceptados si no se dispone de un sistema de cifra o si no se usan protocolos de salto de frecuencia adecuados (ALE, ALE 3G, HQ, etc.).

Por último, la reflexión ionosférica imposibilita la localización mediante triangulación horizontal (radiogoniómetros).

Algunas limitaciones:

Posee un ancho de banda restringido, por lo que la transmisión de datos está limitada a tasas muy bajas. Es cierto que se pueden implementar esquemas de modulación modernos² que permiten transmitir más datos en el mismo ancho de banda, pero hay una limitación que no podemos dejar de lado.

Por último, todos aquellos que hayan intentado enlazar alguna vez en HF saben que existe una interferencia natural debido a la variabilidad ionosférica en función de la hora del día, humedad, lluvia, nieve, ruido térmico, tormentas solares, etc. Estos parámetros afectan directamente la calidad de la comunicación, por lo que se necesitan programas de predicción de frecuencias que permitan conocer las mejores frecuencias en función de todos los parámetros mencionados anteriormente.

Caso práctico:

Para que nos hagamos una idea de la dificultad que tiene el realizar un desembarco y el uso de comunicaciones LOS en algunas zonas, hemos realizado un estudio en España que permite comparar la altitud de la orografía de la costa española con la finalidad de conocer cómo el terreno puede afectar a un posible desembarco:

La altitud promedio de la costa española es de 120 metros.

Sin tener en cuenta el ángulo de despegue de las ondas de las antenas, parece lógico pensar que esta orografía afecta a los radioenlaces LOS (UHF o VHF) cuando la Fuerza de Desembarco se encuentra al otro lado de algún tipo de obstáculo natural o artificial (siempre y cuando no exista ningún tipo de repetidor o relé). Un ejemplo puede ser el caso de los desembarcos con una gran preponderancia de vectores aéreos (helitransportados).

Tabla 1: altura promedio de la costa española. (Elaboración propia)

REGIÓN	LONGITUD SEGMENTO DE COSTA (km)	ALTITUD MEDIA (m)	PESO ALTITUD
Playas Mediterráneas	3.000	5	15.000
Costa Brava	800	150	120.000
Playas Atlánticas	1.500	5	7.500
Galicia	600	300	180.000
Islas Baleares	500	50	25.000
Canarias	1.500	400	600.000
		ALTITUD MEDIA COSTA ESPAÑOLA	119,9367089 = 120 m de altitud

2. Ejemplo: técnicas de espectro expandido o subdivisión del canal, OFDM o modulaciones PSK/QAM.

Actualidad del HF en nuestras operaciones anfibias:

Una de las más importantes lecciones aprendidas en los despliegues Dédalo y en los ejercicios en los que la Flota lleva a cabo operaciones anfibias, es la necesidad de contar con una estructura de comunicaciones tanto a bordo como en tierra que garantice el C2 de las unidades de Infantería de Marina que desembarcan. Especialmente llamativo es el caso de aquellas unidades helitransportadas que son insertadas a gran profundidad (equipos de reconocimiento, S/GT helitransportados, etc.). En general puede decirse que, en nuestros buques de desembarco, el número de circuitos y antenas dedicadas a la Fuerza de Desembarco en exclusividad es algo reducido. Si bien hay márgenes de frecuencias como el de VHF táctico (30-300 MHz) en las que no existen problemas de equipos ni de antenas por parte de los propios buques, en el caso de las bandas de HF y UHF es completamente diferente.

Por un lado, hay que entender las necesidades operativas de los buques y las posibles situaciones en las que estos pueden encontrarse (zafarrancho de combate, operaciones de vuelo, etc.). Esto hace que las antenas tanto de HF como de UHF no estén a disposición de la Fuerza de Desembarco. Ejemplo claro de ello son: el abatimiento de las antenas de HF³ mientras se realizan operaciones de vuelo o el empleo de antenas de UHF únicamente para la comunicación LOS con aeronaves o con otros buques.

Podemos afirmar pues que se trata de un sistema de comunicaciones que puede servir de respaldo en momentos en los que los Infantes se encuentren en tierra y no haya otra forma de enlazar con ellos. Para ello, en la actualidad sería conveniente aumentar el número y tipo de circuitos dedicados a tal fin, sobre todo si el buque se aleja a una distancia de seguridad de la costa fuera del alcance de posibles ataques enemigos.

2.2. UHF SATCOM: Conectividad global por satélites. Una parte del TACSAT⁴.

Las comunicaciones por satélite (SATCOM) en el marco de la OTAN desempeñan un papel crucial para garantizar la interoperabilidad. En realidad, no se trata de satélites propios OTAN; sino que las capacidades satelitales son proporcionadas por países miembros como Estados Unidos, Reino Unido (SKYNET), Francia (SYRACUSE) o Italia (SICRAL). Sus sistemas suelen operar en las bandas UHF, SHF y EHF.

¿Qué ventajas ofrecen los enlaces UHF SATCOM?

Se trata de satélites geoestacionarios y ofrecen cobertura amplia a Europa, el Mediterráneo y regiones circundantes, por lo que la cobertura es casi global. Además, son un medio de comunicaciones más fiable que el HF y disponen de

3. Esto puede afectar al enlace si no se tiene en cuenta el tipo de polarización de la antena.

4. El término TACSAT (Tactical Satellite Communications) se refiere a los sistemas de SATCOM diseñados específicamente para operaciones tácticas.

mayor rapidez para establecer y mantener el enlace.

Las capacidades de transmisión de voz y datos de estos equipos van aumentando conforme se van desarrollando (antenas electrónicamente orientables multiórbita, payload reprogramable) y actualizando nuevas formas de onda (IW, DAMA, etc) que permiten mejorar los enlaces: mayor número de canales de subida y bajada, disminución de latencia, acoplamiento al satélite más rápido, mayor velocidad de transmisión, etc.

¿Qué desventajas tiene el UHF SATCOM?

Además del costo asociado, los enlaces UHF SATCOM dependen de satélites operados por países aliados, lo que significa que el acceso y las capacidades pueden estar sujetos a limitaciones políticas, económicas o estratégicas. Si los satélites son priorizados para otros usuarios o desactivados por decisiones externas, los accesos al satélite pueden quedar comprometidos.

Por último, sí que es cierto que las señales UHF pueden ser vulnerables a *jamming* y que el ancho de banda de la banda UHF es limitado en comparación con otras bandas como X o Ku.

El UHF SATCOM en operaciones anfibias:

Al igual que con el caso del HF, resulta necesario explotar al máximo las capacidades

UHF SATCOM para ser capaces de operar en ambiente de comunicaciones degradado.

Un ambiente degradado implica que el uso y la calidad del espectro electromagnético (frecuencias radio, microondas, radares, sistemas GNSS⁵ como fuente principal de datos PNT⁶, etc.) están siendo interferidas, bloqueadas o manipuladas y por tanto la capacidad para operar con normalidad es limitada o nula.

Pues bien, en este escenario hay que tener en cuenta las limitaciones de sistemas UHF SATCOM en los buques anfibios, en la actualidad. El Juan Carlos I dispone de instalación con remotaje.

El costo presupuestario asociado a la instalación, así como la variedad de diferentes sistemas C2IS que tienen ya incorporados los mástiles de los buques, pueden ser motivos para no dejar permanentemente fija una antena UHF SATCOM y su cableado hasta un AOC a bordo de todos los buques de desembarco.

3. Tendencias emergentes

3.1. Programas de modernización.

En HF: Existen ciertos programas para modernizar las transmisiones en HF. El ejemplo más famoso es el sistema BREITA de Thales. Está diseñado para modernizar y mejorar las capacidades de comunicación HF de las fuerzas navales de la OTAN. Este programa contempla la mejora de las infraestructuras

5. Global Navigation Satellite System (GNSS).

6. Position, Navigation y Timing (PNT).

de estaciones HF en tierra, así como la implantación de radios HF de nueva generación a bordo de los buques.

En UHF SATCOM: Por su parte, Estados Unidos es líder en el desarrollo de tecnologías TAC-SAT, incluyendo programas como MUOS (*Mobile User Objective System*), que combina capacidades de voz y datos mediante su propia red de satélites.

El sistema no es realmente nuevo, pero ahora está en proceso de desarrollo para incluir una capacidad avanzada de comunicación satelital que utiliza tecnología de banda estrecha para conectar unidades de Marines mediante enlaces SATCOM. Estamos hablando de un sistema que proporciona capacidad 3G a través de constelaciones satelitales, es decir, sería como conectarse a una red celular global en el cielo. El mayor ejemplo sería el proyecto NOMAD (siglas de Network On-the-Move – Airborne Digital). Como decimos, se trata de una iniciativa del USMC diseñada para proporcionar conectividad a través de plataformas aéreas. Su objetivo es mantener redes C2 activas incluso cuando las unidades están en movimiento, dispersas o en entornos sin infraestructura de comunicaciones fija, de tal forma que proporciona múltiples ventajas. Por ejemplo:

- Permite enlazar unidades terrestres separadas por el terreno o la distancia mediante la repetición de señales de radio (VHF, UHF, SATCOM) más allá de la línea de visión.
- Permite extender redes IP tácticas (C2, ISR, logística) en tiempo real desde el aire.
- Por último, permite apoyar operaciones

donde el entorno electromagnético esté degradado o negado.

Las últimas pruebas realizadas por los USMC (USMC, 2024) con el sistema MUOS ha sido integrándolo en helicópteros *CH-53E Super Stallion* para ampliar el alcance de sus comunicaciones al mismo tiempo que hacen de relé entre las unidades desplegadas en tierra y los buques.

Otro ejemplo de plataforma de relés son los UAV. Durante las primeras pruebas del proyecto NOMAD, los Marines emplearon el UAS RQ-21A Blackjack actuando como relé. Su módulo de comunicaciones es capaz de trabajar con protocolos IP y voz segura, alcanzando conexiones entre estaciones hasta 93 km de distancia durante los ensayos⁷.

Capacidad de interoperabilidad UHF-MUOS.

Un avance clave para mejorar las comunicaciones en operaciones anfibia actuales es la capacidad de los satélites MUOS de realizar *crossbanding* entre radios de generaciones distintas. Esta función permite que radios antiguas que operan en UHF *narrowband* (banda estrecha), como las PRC-117F o similares, se comuniquen con radios de nueva generación que usan el protocolo IP de MUOS (como las PRC-117G o PRC-158), sin necesidad de modificar el equipo o emplear pasarelas intermedias.

El sistema funciona como un «traductor» que recibe la señal en formato UHF clásico

7. <https://www.naval-technology.com/projects/rq-21a-blackjack-small-tactical-unmanned-air-system-stuas/>

y la reemite en formato MUOS-IP, o viceversa. Esto es especialmente útil en situaciones donde no todas las unidades disponen del mismo nivel tecnológico o durante operaciones conjuntas con fuerzas aliadas que aún usan equipos tradicionales (legacy). Además, esta funcionalidad se integra directamente en los satélites MUOS o en los gateways terrestres, por lo que no requiere intervención adicional del operador.

En operaciones anfibias, esto significa que una unidad desplegada con un equipamiento ligeramente obsoleto puede seguir en contacto con su unidad superior a bordo del buque, incluso si ésta emplea un sistema MUOS moderno. La interoperabilidad se convierte así en un pilar esencial para garantizar la continuidad del mando y control, incluso con medios limitados o entre distintas generaciones tecnológicas.

Satélites que se adaptan: payload reconfigurable en órbita

Por último, una innovación reciente en el campo de las comunicaciones militares por satélite es la incorporación de procesadores reconfigurables en órbita en los satélites MUOS. A través del programa *Service Life Extension* (SLE), Lockheed Martin está desarrollando un nuevo tipo de carga útil que puede ser reprogramada desde tierra, lo que permite ajustar su funcionamiento incluso cuando ya se encuentra en el espacio.

Esto representa un cambio de paradigma, ya que, hasta ahora, los satélites funcionaban de forma cerrada: si necesitaban una mejora o cambio, debía planificarse en un nuevo lanzamiento. Con esta nueva capacidad, se puede actualizar el software del satélite, corregir fallos, cambiar protocolos de comunicación o responder a interferencias sin necesidad de interrumpir su funcionamiento.

Para operaciones anfibias, esto permite que el sistema de comunicaciones se adapte en tiempo real: priorizar enlaces en zonas críticas, reforzar la seguridad frente a intentos de inhibición, o incluso cambiar el tipo de señal o cobertura según la evolución de la misión. Esta flexibilidad mejora enormemente la resiliencia operativa, especialmente en escenarios hostiles o en presencia de guerra electrónica enemiga.

3.2. Otras formas de comunicarnos en BLoS.

En el entorno de las comunicaciones BLoS, destacan avances significativos en tecnologías como:

Satélites en órbitas bajas y medias (LEO⁸ y MEO⁹):

El uso de constelaciones de satélites LEO y MEO ha supuesto una revolución para las comunicaciones militares. Estas plataformas, al estar situadas mucho más cerca de la Tierra que los satélites geoestacionarios, permiten transmitir información con mucha

8. Low Earth Orbit

9. Medium Earth Orbit

menor demora. Esto es especialmente importante cuando se necesita coordinar movimientos en tiempo real o recibir órdenes sin retrasos perceptibles.

Los satélites LEO, que operan a altitudes de entre 500 y 2.000 kilómetros, y los MEO, que se sitúan algo más altos, entre 2.000 y 20.000 kilómetros, ofrecen también otra ventaja crucial: se requiere menos potencia para conectarse con ellos. Esto permite la conexión a terminales más ligeros y móviles, como los que portan los infantes de marina.

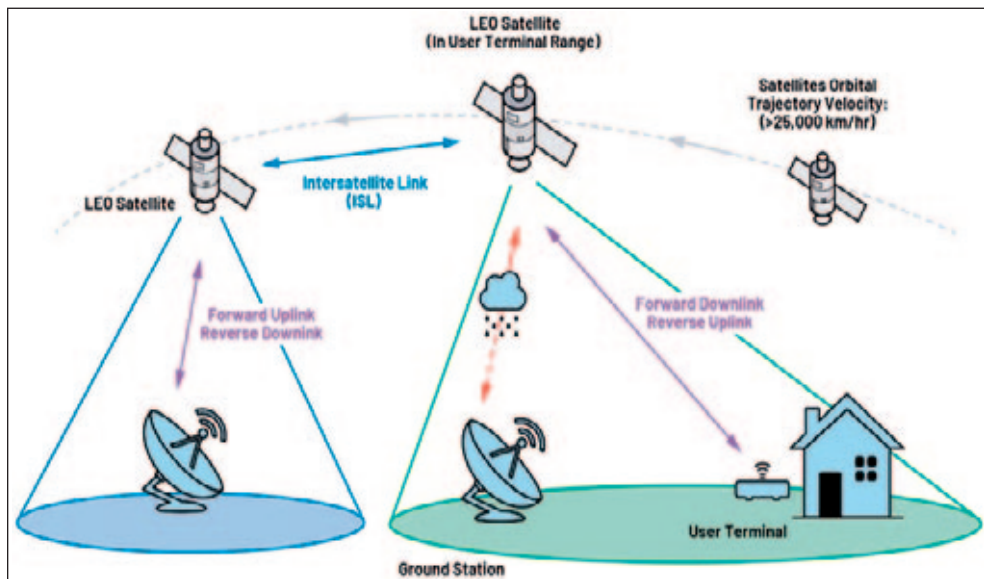
El mejor ejemplo del impacto de esta tecnología en los conflictos actuales lo encontramos en el conflicto de Ucrania-Rusia. El sistema Starlink ha permitido a las fuerzas desplegadas mantenerse conectadas, incluso en zonas sin cobertura telefónica ni infraestructuras terrestres. Esta capacidad ha demostrado que, en los

escenarios modernos, bajo un ambiente de comunicaciones degradado, las comunicaciones ya no dependen sólo de los medios militares tradicionales.

Nuestros aliados, por su parte, también buscan reducir su dependencia tecnológica con sistemas propios como OneWeb en el caso del Reino Unido, o BlackSky y Capella Space puramente americanas.

En nuestro país, el servicio satelital más conocido es el que ofrece la constelación IRIDIUM que permite comunicaciones globales cuando el resto de radioenlaces o enlaces satelitales (como el antiguo Spainsat o Xtar) no están operativos.

Sin embargo, el auge de estos sistemas no está exento de limitaciones. Su funcionamiento exige el despliegue de numerosos satélites para garantizar cobertura continua;



Ejemplo de enlace uplink/downlink con satélites LEO y enlace intersatélite)
(Fuente: www.electronicmedia.info/2022/11/09/low-latency-leo-satellite/)

es decir, orbitan tan bajo que, para ofrecer una cobertura global, las empresas o países necesitan de una gran cantidad de elementos para abarcar todo el globo. Por otro lado, sus terminales deben ser capaces de rastrear nodos en movimiento constante, lo que dificulta su empleo en algunas plataformas tácticas. Además, la congestión en estas órbitas incrementa el riesgo de colisiones, mientras que su proximidad a la Tierra los hace más susceptibles a interferencias o ataques físicos. Finalmente, al depender muchas veces de operadores privados o mixtos, su uso puede verse condicionado por factores ajenos a las necesidades estrictamente militares.

High Altitude Pseudo Satellites (HAPS):

Los HAPS son drones estratosféricos que funcionan como repetidores de comunicaciones, ofreciendo una solución económica y versátil frente a los satélites tradicionales. Estas plataformas, como el Zephyr desarrollado por Airbus, han demostrado que es posible cubrir áreas extensas desde alturas superiores a los 20 kilómetros. Operan con energía solar, lo que les permite una autonomía excepcional y un coste de operación muy reducido en comparación con otros medios.

Una de sus grandes ventajas es que pueden posicionarse con precisión sobre una zona concreta y mantenerse fijos. Esto resultaría ideal para apoyar operaciones anfibias en zonas de sombra garantizando la continuidad de las comunicaciones.

Frente a otros sistemas, los HAPS no requieren permisos espaciales y pueden desplegarse

rápidamente en situaciones de crisis, si bien es cierto que deben coordinarse con las autoridades aeronáuticas, ya que operan en altitudes compartidas con vuelos civiles o militares. También destacan por su adaptabilidad ya que pueden equiparse con sensores, cámaras o enlaces de radio que respondan a las necesidades del momento. Esto hace que sea particularmente interesante en entornos de denegación de servicio para, no sólo complementar los sistemas existentes, sino también, para ofrecer soluciones alternativas en zonas donde los satélites geoestacionarios no están disponibles.

No obstante, presentan limitaciones técnicas. Son vulnerables a tormentas o vientos fuertes, y su capacidad de carga útil es aún reducida.

4. Comparativa y adaptación a nuevas formas de entender la comunicación.

Para saber de qué forma podemos mejorar, es interesante fijarse en cómo lo hacen las potencias de nuestro entorno, nuestros aliados. Para nuestro Cuerpo, los Marines norteamericanos son, salvando las distancias, un ejemplo de vanguardia y tecnología. Para todo aquel que haya leído algún documento sobre el concepto Force Design 2030, los términos *Expeditionary Advanced Base Operations* (EABO) y *Stand-In Forces* (SIF) no le supondrá un descubrimiento. Sin entrar mucho en detalle, se trata de un rediseño integral del Cuerpo de Marines de Estados Unidos enfocado en:

— Prepararse para competir (*competing*) con potencias principalmente China y Rusia.

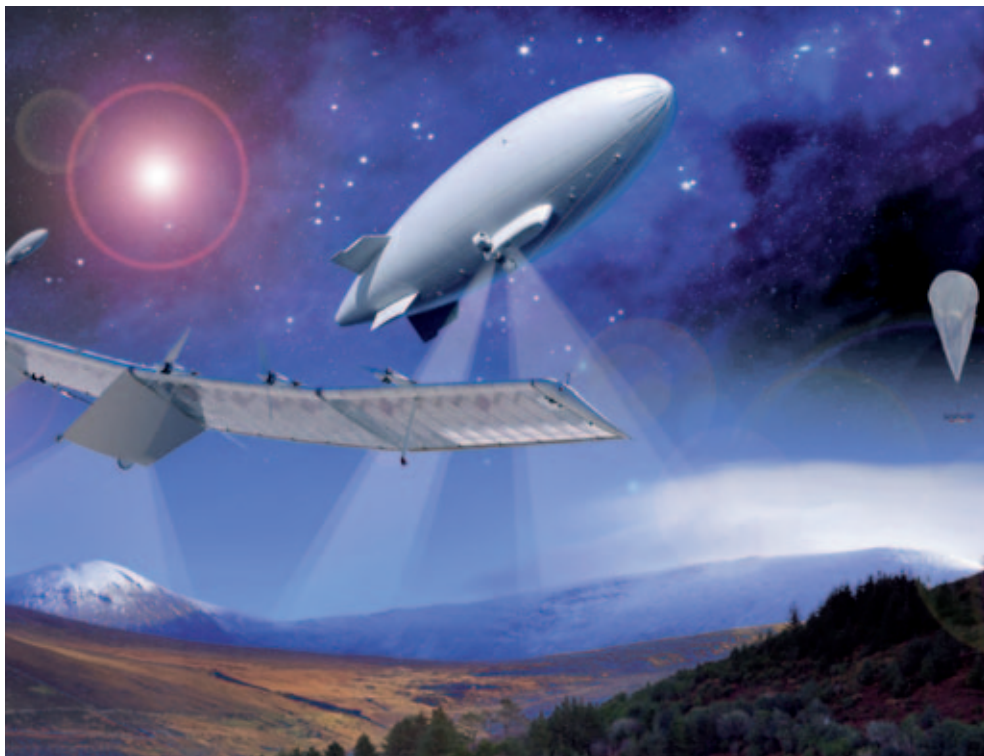


Figura 3: Diferentes tipos de HAPS. (Fuente: <https://interactive.satellitetoday.com/via/september-2020/haps-a-satellite-operators-big-investment-in-the-stratosphere>)

- Reducir capacidades con gran huella logística asociada (carros de combate, artillería pesada) y aumentar:
 - Fuerzas distribuidas y móviles.
 - Sensores avanzados, sistemas autónomos.
 - Capacidad autónoma de largo alcance.
 - C5ISR¹⁰ y guerra electrónica
- Crear nuevas unidades de combate: Marine Littoral Regiments (MLRs)

Dicho de otro modo, se están preparando para diseñar unidades que sean capaces de operar en zonas litorales altamente disputadas, donde el acceso al

espectro electromagnético está limitado o es activamente negado por el enemigo. En este contexto, la arquitectura de comunicaciones adquiere una importancia estratégica: debe ser resistente, móvil, flexible y con la menor firma posible, asumiendo que no siempre va a haber comunicaciones buque – tierra.

En estos entornos, los Marines buscan operar desde bases avanzadas temporales o móviles, dispersas por archipiélagos o franjas costeras, actuando en muchos casos de forma semi-autónoma. Esta dispersión

10. Command, Control, Communications, Computers, Cyber, Intelligence, Surveillance, Reconnaissance and Targeting.

deliberada exige una red de mando y control que no dependa de nodos centralizados o de una sola tecnología de enlace. Por ello, el USMC emplea una combinación de sistemas de radio SATCOM (respaldado por el HF) para crear redes de malla (mesh) de tal forma que puedan compartir sus datos de manera autónoma. Es decir, cada unidad puede funcionar como nodo de red autónomo de tal forma que, si una unidad se desplaza o queda fuera de cobertura, el sistema busca automáticamente rutas alternativas para mantener el enlace.

Por motivos obvios, en nuestro país no tenemos esa necesidad de diseñar y modular nuestras Fuerzas Anfibia para operar de una manera tan «archipelágica». Sin embargo, los principios que subyacen en ese diseño son perfectamente aplicables a nuestro entorno operativo. Quizás, como nación con una fuerte vocación marítima, presencia en diversos escenarios internacionales, y con responsabilidad en regiones insulares como Canarias o Baleares, podamos considerar la adaptación de esas doctrinas al modo de comunicarse entre unidades y, sobre todo, en la comunicación buque-tierra. ¿En qué medida?

Comunicaciones resilientes:

Conlleva invertir en tecnologías como radios SDR (PRC-163 o 152A), nodos de red móviles (también con redes multibanda) o capacidades HF/SATCOM que no dependan de infraestructuras fijas. Pero por encima de todo, sin estar emitiendo constantemente. Nuestros subordinados conocen nuestro

propósito, actúan con iniciativa y libertad de acción (pilares del *mission command*).

Aunque nuestro teatro de operaciones habitual no sea el Indo-Pacífico, sí operamos en entornos «disputados» y tecnológicamente avanzados como el Mediterráneo Oriental, el Golfo de Guinea o incluso, si me lo permiten, llevando a cabo ejercicios en el mar Báltico (BALTOPS). Y en todos ellos, el denominador común es la necesidad de operar en red, con agilidad, discreción, robustez y más allá de la línea de visión. Para eso, por tanto, necesitamos equipos que permitan tener enlace en cualquier momento de la operación, aun estando fuera de la línea de visión.

En resumen, no se trata de copiar el modelo estadounidense, sino de asimilar sus principios esenciales y adaptarlos al tamaño, los medios y la realidad estratégica de nuestra Fuerza Anfibia.

Conclusiones

En el entorno actual, la capacidad de dividir fuerzas en pequeños grupos geográficamente dispersos es clave para reducir la concentración de blancos, responder a contingencias múltiples en un área extensa y proyectar una presencia militar creíble en espacios marítimos estratégicos.

Para garantizar esa división de fuerzas, no suelen tenerse muy en cuenta los sistemas de HF y UHF SATCOM, a la hora planear las operaciones anfibias, probablemente por la dificultad de establecer el enlace y mantenerlo; sin embargo, proporcionan un alcance muy significativo. Las lecciones

aprendidas de maniobras, ejercicios y despliegues como el Dédalo subrayan que la comunicación BLOS es un factor decisivo para mantener el C2, por lo menos, para las unidades que desembarcan en profundidad.

Al mismo tiempo, no podemos ignorar la evolución de las comunicaciones satelitales. Las

tecnologías emergentes, como los satélites LEO y MEO y los HAPS, no sólo complementan las capacidades actuales, sino que también abren nuevas posibilidades para superar limitaciones en distancia. Adaptarse y competir en un entorno sin comunicaciones estables, alejados de nuestros buques y separados unos de otros, nunca será fácil. Nadie dijo que lo fuera.

Bibliografía

USMC. (DIC de 2024). Enhancing Tactical Communications: Joint Digital Interoperability Showcased by USMC and USSF. Obtenido de <https://www.marines.mil/News/News-Display/Article/3605293/enhancing-tactical-communications-joint-digital-interoperability-showcased-by-u/>

Lockheed Martin. (2024, enero 9). Lockheed Martin Advances U.S. Space Force Satellite Communications Resiliency With MUOS Payload Upgrade. <https://news.lockheedmartin.com/2024-01-09-Lockheed-Martin-Advances-U-S-Space-Force-Satellite-Communications-Resiliency-With-MUOS-Payload-Upgrade>

Naval Technology. (2023). MUOS (Mobile User Objective System) – SATCOM Programme. <https://www.naval-technology.com/projects/muos/>

Defense Systems Information Analysis Center. (2023). Crossbanding Legacy UHF and MUOS Networks. <https://dsiac.org/articles/enabling-interoperability-in-tactical-satcom/>

ARA Antennas. (2025, mayo). Low-Profile Cross-Dipole Antennas for MUOS/UHF Tactical Applications. <https://ara.com/news/2025-sof-week-uhf-antenna-launch/>

Office of Naval Research. (2022). Beamforming in Next-Gen Satellite Communications. <https://www.navy.mil/Press-Office/News-Stories/Article/3079234/next-generation-satcom/>

NATO Communications and Information Agency. (2022). Interoperable Tactical Networks in Joint Amphibious Operations. <https://www.ncia.nato.int/newsroom>



LIBROS Y REVISTAS

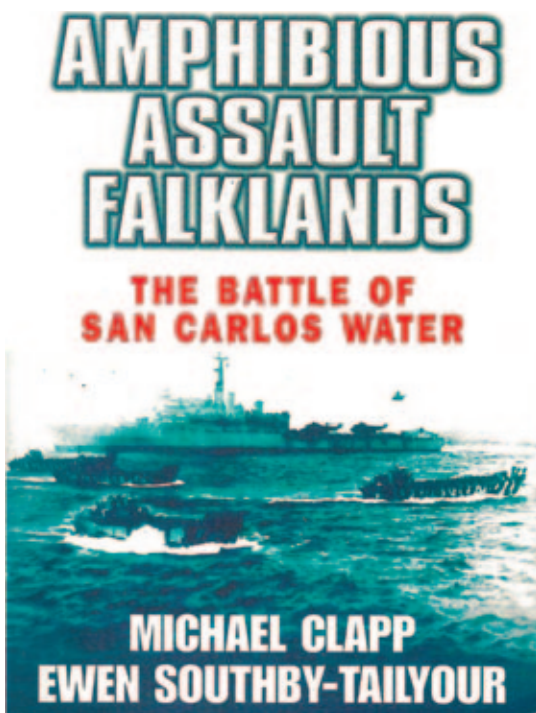


LIBROS

CLAPP, Michael y SOUTHBY-TAILYOUR, Ewen: ***Amphibious Assault Falklands, The Battle of San Carlos Water.***—(ISBN: 0-85052-420-2) Editorial LEO COOPER, Londres 1996; 300 páginas; cartografía y fotografías; 18,95 Libras.

La operación para la recuperación del archipiélago de las Islas Malvinas, denominada Operación CORPORATE, ejecutada por las Fuerzas Armadas del Reino Unido en 1982 supuso la ejecución de la operación anfibia más importante desde el desembarco de Inchón en 1950, que cambió el curso de la Guerra de Corea. En esta operación se desembarcó con éxito una Fuerza de Desembarco de entidad División embarcada en una Fuerza Anfibia Operativa compuesta por una veintena de buques de la Royal Navy y Royal Fleet Auxiliary, un trasatlántico (Canberra) y tres buques mercantes.

El libro, que no ha sido traducido a nuestro idioma y en consecuencia puede no ser fácil de encontrar, está escrito por el comodoro (OF-6) Clapp, comandante de dicha Fuerza



Anfibia (CTG 317.0) y el comandante Southby-Tailyour, buen conocedor de las islas, que actuó como asesor de la Fuerza.

Presenta la particularidad de haber sido escrito catorce años después de los hechos, por

lo que no se encuentra supeditado a restricción alguna, y refleja la visión particular de un oficial naval con limitada experiencia previa en guerra anfibia, que se encuentra a cargo de una importante operación anfibia en un conflicto que se desarrolla a 15.000 millas de distancia de las islas británicas. En su relato se describen no solo los hechos, sino particularmente el desarrollo del planeamiento conjunto, la complejidad de las relaciones de mando y de la interacción entre la Fuerza Naval y la Fuerza de Desembarco, así como las decisiones tomadas.

Resulta especialmente interesante la visión de los autores sobre la fase de planeamiento, y su actitud de cooperación absoluta con la Fuerza de Desembarco, ya que tal y como describe en sus páginas: *«a pesar de que la ejecución de una operación anfibia es una responsabilidad naval, la capacidad anfibia de la Royal Navy se había visto considerablemente disminuida, llegando los oficiales navales a considerar dichas operaciones con cierto desdén, quedando prácticamente a cargo de los Royal Marines, que asumen esta tarea al finalizar la Segunda Guerra Mundial como garantía de continuidad para la supervivencia del Cuerpo»*.

Es, en definitiva, un libro extremadamente interesante y ameno, que aportará a quienes deseen profundizar en las Operaciones Anfibia y sus peculiares procedimientos la visión única de un oficial naval que hubo de enfrentarse a una compleja situación llena de dificultades que supo resolver gracias a una actitud encomiable, alcanzando el éxito en la misión.

Ángel J. UMBRÍA BASPINO



(reserva)

PÉREZ BOLÍVAR, Esteban: ***Torpederos, cazadores de acorazados***.—(ISBN: 979-82-80-51365-5). Amazon, 2025; 177 páginas; 15 euros.

A finales del siglo XIX, con el acorazado cerca de alcanzar su plenitud, la aparición de una nueva arma alteró el relativo equilibrio alcanzado entre corazas y proyectiles, dando pie a la gestación de un nuevo tipo de barco y una inédita doctrina de guerra naval.

Esteban Pérez Bolívar ha demostrado en obras anteriores ser uno de los mejores analistas históricos navales ocupados con la Segunda Guerra Mundial y los años que la precedieron. Su formación como oficial de marina en Italia le otorga una visión única del desarrollo de muchos de los sistemas que aparecieron en la época y su empleo, especialmente en el Mediterráneo.

Torpederos, cazadores de acorazados detalla la evolución de estos barcos desde su nacimiento hasta su conversión en grandes destructores, que acabaron por dar pie a los modernos escoltas que emplean hoy las principales marinas del mundo. Pérez Bolívar tiene la habilidad de desarrollar los avances como una sucesión natural y lógica de adelantos fruto del desarrollo tecnológico, pero también de los avances doctrinales y de la necesidad de contrarrestar los desarrollos enemigos.

El ensayo entra en detalles técnicos acompañados de esquemas y diagramas, pero partiendo de símiles sencillos y con un ligero toque de humor para que los menos versados sean capaces de comprender la revolución que supuso el torpedo y los barcos diseñados para lanzarlo. También se explica



el nacimiento del torpedero destructor de torpederos y su posterior evolución en el destructor característico de la Segunda Guerra Mundial. Además, se incluye un capítulo de batallas protagonizadas por estos buques.

Esteban Pérez Bolívar ingresó en la marina venezolana en 1981 y obtuvo su título de oficial tras cursar cinco años de formación en la italiana academia de Livorno. Después de ejercer como marino de guerra, pasó a desempeñar cargos directivos en distintas multinacionales. Actualmente, está afincado en A Coruña. Entre sus muchas obras, destacamos los ensayos «Los raids de la Décima Flotilla MAS» y «El Mediterráneo en la Segunda Guerra Mundial», y una novela titulada «La tarde de los torpedos», sobre el hundimiento del acorazado HMS *Barham* por un submarino alemán de la clase VIIC.

Federico SUPERVIELLE BERGÉS



Ejercicio de desembarco anfibio en las playas de Rota, con
motivo de las maniobras FLOTEX 22.
Foto: Moises Sanz Peñalosa.



NORMAS PARA LOS COLABORADORES DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA

1.- Los trabajos deberán estar relacionados con el ámbito marítimo, ser inéditos y estar escritos expresamente para la REVISTA, con calidad y rigor y un estilo correcto. Éstos serán evaluados y seleccionados por el director de la misma para su posible publicación. Las opiniones contenidas en los artículos corresponden exclusivamente a sus firmantes y no debe entenderse que la REVISTA se identifique con los criterios en ellos expuestos.

2.- La recepción de los trabajos remitidos no supone el compromiso para su publicación. Normalmente, no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses desde la fecha de su recibo, tras lo cual el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo no publicado. En caso contrario, el autor cede los derechos sobre el mismo a la REVISTA desde el momento de la publicación del material remitido, por lo que, en el caso de querer editarlo en otro medio, deberá solicitar su consentimiento a la REVISTA. Todos los trabajos serán remunerados una vez hayan sido publicados.

3.- La Redacción de la REVISTA se reserva la introducción de las correcciones ortotipográficas y de estilo que se consideren necesarias.

4.- Los trabajos se presentarán en formato DIN A-4 y con tratamiento de texto Word, tipografía Times New Roman, cuerpo 12, a doble espacio y letra redonda. Si incluyeran citas, éstas deberán ir a pie de página. Se podrán insertar fotografías (en formato JPG y mínimo 300 DPI), aunque deberán ser remitidas en un archivo aparte, en el que se adjuntarán los pies de foto (título y origen o autoría de la fotografía o imagen). Será responsabilidad del autor pedir los permisos necesarios de propiedad intelectual si fuera necesario. Las fotografías, gráficos y dibujos que acompañen al artículo se publicarán según los criterios de maquetación.

5.- Es aconsejable redactar una introducción al tema, así como un breve párrafo final como conclusión, síntesis o resumen del trabajo. La primera vez que se empleen siglas, acrónimos o abreviaturas, se deberá explicar entre paréntesis su significado completo. Al final del artículo podrá incluirse la bibliografía de los trabajos consultados, que se escribirá de la siguiente manera: apellidos del autor, nombre (año de publicación): título de la obra (en cursiva) y editorial. Si se citara un artículo de un libro o de otra publicación, éste deberá ir entrecomillado y la obra a la que pertenece en cursiva, del mismo modo que si fuera una referencia de una página web.

6.- Los trabajos contendrán, como norma general, un mínimo de 3.000 caracteres y un máximo de 6.000. El título del artículo deberá ir en mayúsculas. Al final y alineado a la derecha, deberá figurar el nombre, empleo militar o profesión, así como la situación si fuese retirado o reserva. También será necesario aportar el DNI, dirección de correo electrónico y un teléfono para consultas.

7.- Las colaboraciones se remitirán por correo electrónico a la siguiente dirección: regemar@fn.mde.es

8.- Los colaboradores declaran que cuentan con el consentimiento expreso de las personas retratadas en las imágenes o de sus representantes legales para reproducción, distribución y comunicación pública.

Director RGM

Puede suscribirse a nuestra REVISTA por correo electrónico remitiéndonos este boletín debidamente cumplimentado a regemar@fn.mde.es, con los siguientes datos:

NOMBRE Y APELLIDOS

 NIF TELEFONO MÓVIL
 DIRECCIÓN
 CÓDIGO POSTAL
 PAIS PROVINCIA LOCALIDAD
 EMAIL

La suscripción tendrá una duración de un año a partir del mes en que se cause alta. Su renovación se hará de manera automática si no se indica lo contrario. El importe anual será: nacional 18 euros, Unión Europea 30 euros, otros países 35 euros.

MÉTODOS DE PAGO:

- Transferencia a nuestra c/c BIC: BBVAESMMXXX – IBAN: ES68 0182-2370-49-0201501676
- Domiciliación bancaria:

BIC:												IBAN:									
ENTIDAD				OFICINA				DC		N.º CUENTA											
FECHA										FIRMA											

PROTECCIÓN DE DATOS: DERECHO DE INFORMACIÓN

Identidad y datos de contacto del responsable del tratamiento: Almirante 2.º jefe del Estado Mayor de la Armada, Cuartel general de la Armada, C/Juan de Mena 1, 28014 Madrid.

Delegado de protección de datos del Ministerio de Defensa: dpd@mde.es

Actividad de tratamiento: Publicaciones.

Finalidad: Gestión y difusión de publicaciones internas y externas. Oficina de publicaciones. Sistema de comunicación. Captación y publicación de imágenes de terceros. Cesión derechos de imagen. Oficina de Prensa. Publicación de contenidos web/impresa.

Legitimación: RGPD: 6.1.b) Tratamiento necesario para la ejecución de un contrato en el que el interesado es parte o para la aplicación a petición de éste de medidas precontractuales. RGPD: 6.1.e) Tratamiento necesario para el cumplimiento de una misión realizada en interés público o en el ejercicio de poderes públicos conferidos al responsable del tratamiento

Comunicación de datos: Entidades bancarias. Medios de comunicación. Otros Órganos de las Administraciones Públicas.

Ejercicio de derechos: Podrá ejercer sus derechos de acceso, rectificación, supresión, oposición, limitación y portabilidad de los datos ante la Armada, por medio de los siguientes canales:

Sede electrónica del Ministerio de Defensa: <https://sede.defensa.gob.es/acceda/contacto>

–Registros de la Administración Pública de forma presencial o electrónicamente.

–Correo electrónico del delegado de Protección de Datos del Ministerio de Defensa, a través de documento firmado desde la plataforma VALIDE con DNI electrónico o cualquier otro certificado reconocido.

–Puede obtener más información consultando la Política de Privacidad de la Armada

(<https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/iniciolegal>) o el Registro de Actividades de Tratamiento de la Armada (<https://sede.defensa.gob.es/acceda/tablon/descargarfichero?id=610>)



SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

