

EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS



La primera operación anfibia aeronaval de la historia

Sección: [Rumbo al pasado](#)

Número de revista: [#15](#)

OTOÑO 2025

TEXT: Enrique García Domingo. Doctor en Historia Contemporánea por la Universidad de Barcelona y director general del Museo Marítimo de Barcelona.

FOTO: Fondo MMB.

Al Hoceima o Alhucemas es un nombre que forma parte de la historia marítima, pero sin figurar entre los grandes nombres de las batallas navales. Es quizás una historia pequeña en una guerra pequeña (aunque muy salvaje) vinculada a una destacada operación anfibia desarrollada hace ahora cien años.

Las guerras coloniales españolas forman parte de nuestro pasado, aunque las conocemos poco y mal. De entre todas, las guerras africanas son las más cercanas en el tiempo. La guerra del Rif (1920-1926) forma

parte de nuestro imaginario, especialmente por hechos como el desastre de Annual, la creación de la Legión Extranjera, etcétera. Una guerra primitiva y seca, en terreno difícil, contra un enemigo cruel al que se le aplicaba la misma crueldad pero amplificada por el poder del armamento europeo, la aviación y los gases tóxicos incluidos. Una guerra de montaña, pero que tiene también un importante contenido naval. De hecho, por mar llegó el deseado fin de esta guerra, favorecido por una gran operación anfibia: el desembarco en Alhucemas.

Antecedentes

El Protectorado Español en Marruecos es la figura jurídica aplicada a una serie de territorios de Marruecos en los que España, según los acuerdos francoespañoles firmados el 27 de noviembre de 1912, ejercía un régimen de protectorado. Ocho meses antes de los acuerdos, Francia había creado su protectorado sobre la mayor parte del actual Marruecos. Sin embargo, la creación de una administración colonial sobre los territorios del Protectorado en el Rif no se haría efectiva hasta 1927, una vez que la zona fue totalmente pacificada. El Protectorado duraría hasta 1956, con independencia del reino.

En el siglo XIX, la debilidad del sultanato marroquí llevó a una intervención progresiva de países occidentales en sus asuntos internos, sobre todo Francia, Reino Unido y España. En el caso español, con el pretexto de responder a un ataque sobre Ceuta llevado a cabo por algunas tribus limítrofes, España atacó a los rebeldes, y desarrolló unas operaciones militares de cierta envergadura que desembocaron en la batalla de Castillejos, en la toma de Tetuán y en la firma del Tratado de Wad-Ras en el año 2010. Estos nombres están muy presentes en los nomenclátors de calles de Barcelona y de otras ciudades del Principado, ya que en esta aventura africana tuvieron una destacada presencia soldados catalanes, y allí hizo carrera el general Joan Prim.

A finales del siglo XIX, Marruecos se había convertido en una encrucijada de los intereses europeos, en pleno auge colonial, y el temor a la aparición de un nuevo actor, Alemania, precipitó la consolidación de un *statu quo* en aquellos territorios. En 1890 Francia y Gran Bretaña llegaron a un acuerdo de modo que Marruecos quedó en la órbita de Francia y Egipto, de la británica. ¿Y España?

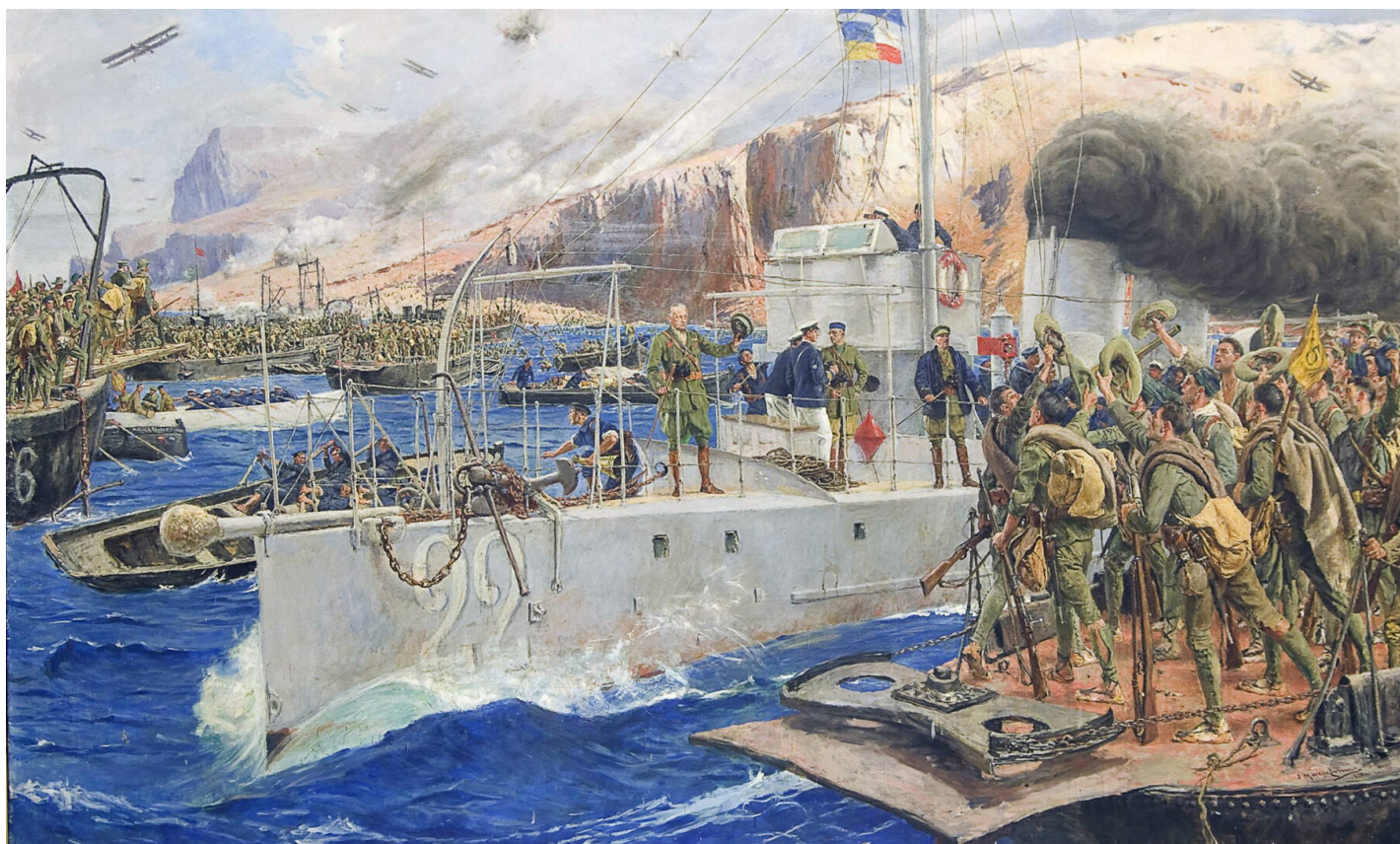
Cuando España perdió sus últimas colonias en Cuba, Puerto Rico, Filipinas y otras islas del Pacífico en 1898, muchos ojos volvieron a África como espacio de conquista. En la Conferencia de Algeciras, en 1906, se consolidó esta situación y comenzó una pesadilla para miles de españoles, que tuvieron que volver a luchar y a morir en guerras coloniales. En 1909 se inició la denominada guerra de Melilla, en la que las tropas españolas sufrieron un grave revés militar en el monte Gurugú y el barranco del Lobo, con graves repercusiones en la política interior española. Cabe recordar que la denominada Semana Trágica estalló por los motines provocados por la llamada a filas de reservistas.

Mediante el Tratado hispanofrancés firmado el 27 de noviembre, Francia reconoció a España el territorio de la zona norte de Marruecos, en la que se estableció un protectorado español, con capital en Tetuán, que debía normalizar la situación desde el punto de vista formal. El arranque de la Primera Guerra Mundial hizo que España dejara de ocupar territorios para evitar una guerra con otras potencias europeas. Sin embargo, hay historias muy interesantes de tráfico de armas, de agentes alemanes que agitan las tribus magrebíes contra Francia, etcétera. Terminada la guerra, se reanudan las operaciones militares en lo que conocemos como guerra del Rif (1921-1927), que comenzó con el desastre de Annual, en julio de 1921.

Entre el 22 de julio y el 9 de agosto de 1921, cerca de la localidad marroquí de Annual, el Ejército español, y de hecho el país entero, sufrió una de las peores derrotas militares de su historia. Sidi Dris, monte Arruit o Igueriben son nombres que, durante décadas, hicieron temblar a muchas familias. El impacto moral y militar

de la catástrofe provocó un golpe político por las implicaciones de la monarquía en los errores estratégicos y la incapacidad de encontrar una solución a la guerra. Basta con recordar que la investigación de los hechos, contenida en el famoso expediente Picasso (por el general Juan Picasso, instructor de la causa) provocó la formación de una comisión de investigación que quedó en vía muerta, casualmente, con el golpe de estado de Primo de Rivera en septiembre de 1923.

Tras el desastre de Annual, el Ejército español era incapaz de recuperar el territorio perdido y pacificar el territorio. Incluso entre los militares, era imposible encontrar un acuerdo entre los partidarios de llevar la guerra hasta el extremo o abandonar definitivamente la colonia. Las discusiones eran muy duras y los militares llegaban a manos entre ellos, con acusaciones de cobardía, traición, etcétera. El general Primo de Rivera, dictador singular, era inicialmente partidario de abandonar Marruecos, y fue acusado de abandonista por parte del Ejército. Sin embargo, ante las presiones que venían por todos lados, y los reiterados ataques de las cabilas dirigidas por Abd el-Krim, el Gobierno tomó la decisión de ir a por todas. Esta vez, el Estado se puso de acuerdo con Francia, que compartía el problema en sus territorios de Marruecos, y afrontó la situación con inteligencia, organización y buena preparación.



El desembarco de la Armada española en la bahía de Alhucemas tuvo lugar el 8 de septiembre de 1925, bajo la dirección del general Miguel Primo de Rivera, y supuso el fin de la guerra de España contra Marruecos. En la cubierta del torpedero 22 aparecen los generales Miguel Primo de Rivera (1870-1930) y José Sanjurjo Sacanell (1872-1936), y al fondo se puede ver la montaña del Morro Nuevo. Pintura obra José Moreno Carbonero. Foto: Wikimedia Commons – Museo del Prado.

Un error estratégico

En abril de 1925 el caudillo Abd el-Krim atacó la zona francesa del Protectorado y precipitó un entendimiento entre Francia y España, siempre distanciadas pero ahora aliadas. En una conferencia en Madrid el 21 de julio, se acordó dar un golpe de fuerza definitivo al corazón de los rebeldes, en la zona de

Alhucemas, un territorio dominado por la cabila de Beni Urriaguel, a la que pertenecía Abd el Krim.

La propuesta, muy arriesgada, era un desembarco español en la bahía de Alhucemas, con el apoyo de una flota combinada, naval y aérea, francoespañola. Si bien las operaciones anfibas forman parte de la historia naval desde siempre, en la guerra del siglo XX, industrial y logística, el recuerdo del desastre de Galípoli en 1915 era todavía demasiado reciente. Recordemos que las fuerzas aliadas intentaron doblegar al Imperio otomano con un desembarco realizado sin preparación y menospreciando al enemigo turco, que resultó imbatible. Todo terminó en una masacre para británicos y franceses, con más de 200.000 bajas. Ahora, el Gobierno español se mostraba prudente y no quería cometer el mismo error.

El contexto era favorable. En España en 1926 se había instaurado la dictadura de Primo de Rivera, que controlaba el país con el apoyo general del ejército, aunque debía afrontar también resistencia con los africanistas, los militares que habían hecho carrera en la guerra colonial. Se disponía de armamento relativamente moderno, incluidos carros de combate y aviones, y en esta ocasión un buen trabajo de información permitió escoger bien el terreno de juego, es decir, el lugar en el que poner el pie en el suelo. La playa escogida en primer término había sido minada y, al descubrirlo, se optó por las playas de la Cebadilla, Ixdain y cala del Quemado, en el oeste de la bahía de Alhucemas. El momento escogido fue el 8 de septiembre de 1925.

Se reunió un pequeño ejército con un apoyo naval contundente. Para el desembarco se compraron 24 barcasas tipo K que estaban en Gibraltar, y que habían participado en el desastre de Galípoli. Evidentemente el Estado Mayor español no creyó en la posible mala suerte que habitaba en estas embarcaciones. Cada una de ellas podría llevar a 300 hombres, y algunas se habilitaron para transportar carros blindados, otra novedad absoluta en ese momento, ya que nunca se habían llevado a una playa desde el mar. Los rifeños tenían algunos materiales de procedencia europea (artillería de campaña, ametralladoras, minas enterradas en las playas, etcétera) pero el punto de partida les era desfavorable. La preparación artillera por parte de la escuadra española (acorazados *Alfonso XIII*, *Jaime I*, etcétera) y los ataques de la aviación prepararon el terreno. Por primera vez se veía lo que, durante la Segunda Guerra Mundial, sería una operación combinada bastante frecuente. Alhucemas es el primer desembarco aeronaval de la historia mundial.

La primera ola llevó a tierra firme a unos 9.000 hombres y mucho material logístico. Al caer la noche ya habían desembarcado 13.000 hombres y la playa estaba asegurada. Cabe insistir en que esta operación fue innovadora en muchos sentidos; por ejemplo, en el intento de desembarcar once carros blindados Renault FT modelo 1917 (fracasado al atascar las barcasas), en el apoyo aéreo directo en un desembarco (con acciones tácticas contra objetivos específicos) o en el apoyo de barcos mercantes como transporte de guerra. En este caso, destaca la participación de embarcaciones de la Compañía Trasmediterránea, fundada pocos años antes, en 1917. Hasta 36 barcos de esta compañía participaron en el transporte de tropas, entre ellos tres habilitados como barco hospital, divididos en seis flotillas. Aún más espectacular fue la participación de un nuevo tipo de barco, el portaaviones *Dédalo*, por entonces un orgullo de la industria aeronáutica y marítima catalana. En nuestro imaginario tenemos a los grandes portaaviones de la Segunda Guerra Mundial, pero en cierto modo el *Dédalo* forma parte de la protohistoria de la aeronáutica naval, y su papel en Alhucemas fue muy destacado.

Alhucemas tuvo como comandante jefe al general Miguel Primo de Rivera, y como jefe ejecutivo de las fuerzas de desembarco en las playas de la bahía de Alhucemas, al general José Sanjurjo. Entre los jefes participantes en la acción, se encontraba también el entonces coronel Francisco Franco, quien por su actuación al frente de las tropas de la Legión fue ascendido a general de brigada.

El éxito de la operación fue total en todos los aspectos. El coste fue de 361 fallecidos y 1.975 heridos por parte española (europeos y tropas indígenas). Pero el resultado es que, en la primavera de 1926, se materializó la derrota de Abd el-Krim y la ocupación y pacificación total de la zona española del Protectorado. Con el Marruecos francés al lado, esa parte del Magreb quedaba totalmente sometida al control europeo. Para los chicos españoles en edad militar, el terror del servicio en África y una muerte más que probable quedaba desvanecido.

En definitiva, aunque el imaginario de las guerras africanas es terrestre, hemos visto cómo la dimensión marítima fue clave en la victoria. Como reconocimiento, el 19 de octubre de 1925 se organizó un banquete en el Hotel Colón de Barcelona, donde fueron homenajeados los oficiales del *Dédalo* y los capitanes de los barcos de la Trasmediterránea.

Posiblemente el desembarco en Alhucemas no fue valorado, en su dimensión real, hace cien años, aunque era la primera victoria de las fuerzas armadas españolas en décadas. Tan solo diecinueve años más tarde se produciría el mayor desembarco de la historia, en la costa de Normandía, que pondría en práctica muchas de las lecciones de Alhucemas y de otras operaciones previas al Día D.





Vapores A. Lázaro , Roger de Flor y Romeu de la Compañía Trasmediterránea. A la derecha de la imagen, el portaaviones *Dédalo*. 1926. Foto: Fondo MMB.

Una nueva forma de guerra naval

El portaaviones *Dédalo*, el primero en la historia de la Armada española, tiene un vínculo directo con Barcelona. En este puerto se llevó a cabo una pequeña gran obra de ingeniería: la transformación de un antiguo mercante alemán, el *Neuenfels* (rebautizado como *España n.º 6*), entregado por los alemanes a España en compensación por los barcos españoles hundidos por los submarinos de la Kaiserliche Marine. En septiembre de 1921 pasó a ser la pieza estrella de la aeronáutica naval, nacida en 1917 y que tenía Barcelona como base principal.

Esta ciudad también tenía la industria capacitada para transformar un barco mercante y convertirlo en un transporte de globos, dirigibles y aeroplanos. En esta aventura destacaron el ingeniero Jacinto Vez, instalado en Cataluña, y el capitán de corbeta Pedro María Cardona, menorquín. La nueva embarcación recibió el nombre de *Dédalo*, el artesano que diseñó el laberinto de Creta. Según la mitología griega, también fue el padre de Ícaro, protagonista del primer accidente aéreo de la historia, al volar demasiado cerca del sol.



El portahidroaviones *Dédalo*, fotografiado desde un avión francés el 8 de septiembre de 1925, en la bahía de Alhucemas. Foto: Wikimedia Commons.

La Trasmediterránea en guerra

La Compañía Trasmediterránea fue fundada en 1917 por la fusión de tres compañías navieras que optaron al concurso para la gestión de las líneas de soberanía españolas: Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, Vapores Tintoré y Ferrer Peset Hermanos S.A. Navegación e Industria. En África empezó la historia militar de la «Trasme». El contrato con el Estado, firmado el 11 de abril de 1921, obligaba a la compañía a prestar servicios auxiliares extraordinarios en caso de guerra. La campaña de Alhucemas no habría sido posible sin esa flota mercante. Muchos tripulantes recibieron la Medalla de la Paz de Marruecos o la Cruz de Mérito Naval.



Medalla de la Paz de Marruecos (1927).

Foto: Wikimedia Commons – Centro de Documentación del Ministerio de Defensa.