



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

Alhucemas 1925, potencial encaje de una
anacrónica operación de asalto aéreo en la batalla:
Normandía 1944.

Pedro Pelоче López

Director académico: Dr. D. Gustavo Alares López

Director militar: Tcol. D. Iván San Miguel López

Centro Universitario de la Defensa-Academia General Militar

2024

Repositorio de la Universidad de Zaragoza – Zagan <http://zagan.unizar.es>

FC-0707-02



Agradecimientos

En primer lugar, quiero expresar mi mayor agradecimiento al Regimiento de Infantería «Zaragoza» n.º 5 de Paracaidistas, y en especial a la 14 Compañía de la Bandera «Ortiz de Zárate», por haberme brindado la oportunidad de trabajar con una unidad de soldados comprometidos y orgullosos de su labor, brindándome los recursos, respaldo y tiempo necesario para llevar a cabo este trabajo. Mencionar a mi director y tutor militar, el teniente coronel de infantería D. Iván San Miguel López, cuya guía, respaldo, sabiduría y dedicación han sido fundamentales para la elaboración de este proyecto. Dedicar una especial mención a los tenientes D. Gonzalo Gutiérrez Buitrón y D. Gonzalo Gutiérrez Jiménez por su constante ejemplo y dedicación profesional, apoyo, y el haberme dado la oportunidad de ver cómo debe trabajar y actuar un oficial de infantería.

A su vez, deseo expresar mi agradecimiento al Dr. D. Gustavo Alares López, director académico de este trabajo. Sin su respaldo, cuidado, habilidad profesional y compromiso, este trabajo no habría sido posible.

Finalmente, quiero agradecer de manera sincera a todos los que han estado a mi lado durante este sufrido camino, en especial a mi familia y amigos. Su estancia y apoyo incondicional en los momentos difíciles se convirtió en mi mayor fuente de motivación.

A todos, gracias de corazón.





RESUMEN

La idea del presente trabajo ha sido combinar el estudio de una operación militar tan importante en la historia de los desembarcos y enfrentamiento clave en la Guerra del Rif como fue el desembarco de Alhucemas en 1925 con la hipótesis de como habría influido una operación aerotransportada mediante inserción paracaidista en el conflicto, aun sabiendo que los medios técnicos no lo permitían en esas fechas. Es decir, se ha llevado a cabo análisis contrafactual de la batalla considerando unos medios que tardarían años en llegar para estudiar las implicaciones y las potenciales consecuencias que hubieran tenido en el combate desde un punto de vista táctico y operacional. A tal fin, se ha estudiado el contexto histórico y militar del desembarco, las capacidades y limitaciones de los medios técnicos de la época se han tenido en consideración, y se ha planteado un escenario alternativo para ver si esta maniobra sería viable y cuál sería su impacto en el desarrollo de la batalla. A su vez, se ha tomado también como ejemplo “futuro” el desembarco en Normandía en 1944, el cual se planeó y ejecutó tras identificar las lecciones aprendidas del desembarco naval en Alhucemas, sentando de esta manera un precedente en la evolución de las operaciones conjunto-combinadas y en las tácticas moderna de asalto anfibio. En la redacción de la memoria, han sido utilizadas metodologías mayoritariamente cualitativas para dar contexto a los escenarios planteados, examinando los componentes tácticos, estratégicos, logísticos y de doctrina que sostienen la hipótesis. Para ello, se ha hecho uso de herramientas tales como la revisión de literatura histórica a través de documentación y archivos civiles y militares, publicaciones doctrinales actuales y de la época sobre operaciones de asalto aéreo y operaciones aerotransportadas, así como artículos libros y revistas de la historia militar española.

PALABRAS CLAVE: desembarco de Alhucemas, simulación bélica, operación aerotransportada, inserción paracaidista.



ABSTRACT

The idea of the present work has been to combine the study of such an important military operation in the history of landings and key confrontation in the Rif War as the landing of Alhucemas in 1925 with the hypothesis of how an airborne operation by parachute insertion would have influenced the conflict, even knowing that the technical means did not allow it at that time. In other words, a counterfactual analysis of the battle has been carried out considering means that would have taken years to arrive in order to study the implications and potential consequences they would have had on the combat from a tactical and operational point of view. To this end, the historical and military context of the landing was studied, the capabilities and limitations of the technical resources of the time were taken into consideration, and an alternative scenario was considered to see whether this maneuver would be viable and what impact it would have on the development of the battle. In turn, the Normandy landing in 1944, which was planned and executed after identifying the lessons learned from the naval landing at Alhucemas, has also been taken as a 'future' example, thus setting a precedent in the evolution of joint-combined operations and modern amphibious assault tactics. In drafting the report, largely qualitative methodologies were used to give context to the scenarios, examining the tactical, strategic and tactical components of the operation.

KEYWORDS: Alhucemas landings, war simulation, airborne operation, paratrooper insertion.



INDICE DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS	I
RESUMEN	III
ABSTRACT	IV
INDICE DE CONTENIDO	V
INDICE DE FIGURAS	VI
INDICE DE TABLAS	VIII
ABREVIATURAS, SIGLAS Y ACRÓNIMOS	IX
1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. CONTEXTO HISTÓRICO.....	1
1.1.1. Colonización de Marruecos.....	1
1.1.2. Guerra del Rif (1921-1926).....	3
2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA	5
2.1. OBJETIVOS Y ALCANCE.....	5
2.2. METODOLOGÍA.....	6
3. ANTECEDENTES Y MARCO TEÓRICO	7
3.1. ALHUCEMAS, 8 DE SEPTIEMBRE DE 1925.....	7
3.1.1. Organización operativa del ejército español.....	7
3.1.2. Composición de las fuerzas rifeñas.....	9
3.1.3. Despliegue de las fuerzas rifeñas.....	9
3.2. PARACAIDISMO MILITAR HASTA 1945.....	11
3.3. POSIBLES MEDIOS TÉCNICOS.....	14
3.4. OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS.....	16
4. DESARROLLO: ANÁLISIS Y RESULTADOS	17
4.1. REQUERIMIENTOS TECNOLÓGICOS Y LOGÍSTICOS.....	17
4.1.1. Medio de transporte de tropas y carga.....	17
4.1.2. Medio de descenso de tropas.....	18
4.1.3. Sistema de entrenamiento.....	19
4.2. PLANEAMIENTO TÁCTICO DE LA OPERACIÓN.....	20
4.2.1. Doctrina operativa.....	20
4.2.2. Puntos clave en el escenario del Rif.....	21
4.2.3. Desarrollo de la operación.....	23
4.2.4. Impacto de la operación.....	26
4.3. ALHUCEMAS Y NORMANDÍA.....	28
5. CONCLUSIONES	30
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	31
ANEXOS	32



INDICE DE FIGURAS

Figura 1: Protectorado español de Marruecos. Fuente: (Tejada, 2021).....	2
Figura 2: Retirada de Annual. Fuente: (Palmeral,Ramon, 2021).	4
Figura 3: Mapa de la bahía de Alhucemas. Fuente: Mapas y planos del Centro Geográfico del Ejército.....	10
Figura 4: Delimitación territorial por cabilas. Fuente: Elaboración propia a partir de los Mapas y planos del Centro Geográfico del Ejército.	11
Figura 5: Boceto paracaídas Da Vinci. Fuente: Códice Atlántico folio 1058v.	11
Figura 6: Paracaidistas soviético en 1930. Fuente: Revista Ediciones Sombra.	12
Figura 7: Paracaidistas aliados sobre Normandía. Fuente: US National Archives.	13
Figura 8: Paracaidistas soviéticos saltando de un TB-3. Fuente: Revista militar Halcones Rojos.	14
Figura 9: Fallschirmjägers saltando de un Junkers Ju 52/3m. Fuente: Foro militar Segunda Guerra.	15
Figura 10: C-47 Skytrain. Fuente: The Wolfenstein.....	15
Figura 11: Paracaidista soviético hacienda uso del PT-1. Fuente: Revista militar Top War.	18
Figura 12: Esquema de operación profunda. Fuente: Entrada batalla profunda Wikipedia.	20
Figura 13: Posición de la altura de Ben Hach Mohamed en el área del Rif. Fuente: Elaboración propia a partir de los planos los mapas y planos del Centro Geográfico del Ejército.	22
Figura 14: Posición del Monte Malmusi en el área del Rif. Fuente: Elaboración propia a partir de los planos los mapas y planos del Centro Geográfico del Ejército.	22
Figura 15: Orgánica batallón de 1925. Fuente: Elaboración propia a partir de símbolos tácticos convencionales actuales.....	23
Figura 16: Posición aeródromo de Nador y de las pistas de aterrizaje habilitadas. Fuente: (Díez Rioja, 2019).	23
Figura 17: Imagen aérea actual de la DZ y de los objetivos. Fuente: Elaboración propia a través de Google Earth.	24
Figura 18: Territorio bajo dominio español el día 1 de desembarco tras el éxito de la operación aerotransportada. Fuente: Elaboración propia a partir de (José y Moyano, 1991). ...	26
Figura 19: Posición de las baterías enemigas cercanas a las playas de desembarco. Fuente: Elaboración propia a partir de los planos los mapas y planos del Centro Geográfico del Ejército.	27
Figura 20: Interior de la posición a defender en Monte Arruit. Fuente: Archivo General Militar de Madrid.	32
Figura 21.: Cadáveres españoles en la posición de Monte Arruit tras el Desastre de Annual. Fuente: Archivo General Militar de Madrid.	32
Figura 22: Teniente coronel Fernando Primo de Rivera, jefe del Regimiento 'Alcántara'. Fuente: José Luis Jiménez.	33
Figura 23: Bahía de Alhucemas. Fuente: Archivo General Militar de Madrid.....	33



Figura 24: Vista aérea del desembarco de Alhucemas. Fuente: Archivo General Militar de Madrid.....	34
Figura 25: Miguel Primo de Rivera junto al general Sanjurjo y otros militares después del desembarco de Alhucemas. Fuente: Biblioteca Nacional de España.....	34
Figura 26: Muhammad Ibn 'Abd el-Karim El-Jattabi, jefe de la resistencia rifeña. Fuente: Revista Ejército.	34
Figura 27: Combatientes rifeños en 1922. Fuente: L'Humanité.	35
Figura 28: Concentración de tropas españolas con destino a la guerra del Rif, 1921. Fuente: Kutxa Fototeka.	35
Figura 29: Militares españoles posando en la cabila de Ymurruten que habían tomado al enemigo. Fuente: Mundo gráfico.	35



INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Orgánica de la Brigada de Ceuta. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de (Díez Rioja, 2019)	7
Tabla 2: Orgánica de la Brigada de Melilla. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de (Díez Rioja, 2019)	8
Tabla 3: Secuencia de la maniobra aerotransportada. Fuente: Elaboración propia.	25



ABREVIATURAS, SIGLAS Y ACRÓNIMOS

Bón.	Batallón
BPAC	Bandera paracaidista
Cía.	Compañía
CRAV	Compañía de reconocimiento avanzado
DZ	Drop zone
EAS	Escalón de asalto
EAV	Escalón avanzado
ER	Escalon de refuerzo
NLT	No lather than
OAT	Operación aerotransportada
PD	Publicación doctrinal
Sc.	Sección



1. INTRODUCCIÓN

El día 8 de septiembre de 1925 tuvo lugar la primera operación aero-terrestre-naval de la historia militar realizada con éxito. Hasta ese día había un antecedente, pero que acabó en fracaso, fue el intento de los aliados en la Primera Guerra Mundial de desembarcar en la península de Gallípoli con el fin de tomar por la retaguardia las baterías turcas que defendían el estrecho de los Dardanelos. El desembarco aliado comenzó el día 25 de marzo de 1915 y después de varios meses de duros combates se inició la evacuación a finales del año que terminaría el día 8 de enero de 1916 con 28.200 muertos en el Ejército británico, 77.895 heridos, 11.254 desaparecidos y 98.683 soldados enfermos, más la pérdida de acorazados y flota (Méndez, 2001).

El desembarco de Alhucemas es considerado una operación pionera en la historia militar debido a su innovador empleo de tácticas combinadas, integrando capacidades navales, terrestres y aéreas. éxito. La repercusión de este hito fue debida no solo a su escala sino también a la innovación táctica y a los requerimientos en cuestión de logística que requirió su ejecución. Esta operación sentó un precedente en la manera de concebir las operaciones anfibia, haciendo ver la importancia de las operaciones conjunto-combinadas en la consecución de la victoria. Las acciones de fuego de la aviación y de la artillería naval previas al desembarco fueron trascendentales, contribuyendo a debilitar las defensas enemigas, desorganizando el despliegue rifleño y facilitando el avance de las tropas que desembarcaron a pie de playa. El éxito de la operación evidenció la importancia de integrar estas capacidades en las operaciones anfibia de la época, siendo una práctica temprana de lo que, en años posteriores, se constituiría como una doctrina empleada en una gran parte de conflictos bélicos.

No obstante, hay que destacar que en el año del desembarco las operaciones de asalto aéreo paracaidista no se empleaban de manera habitual en la táctica militar. Fue en 1930 cuando las principales fuerzas militares empezaron el desarrollo y perfeccionamiento de técnicas aerotransportadas, ejecutando las primeras operaciones en las que se utilizaron tropas paracaidistas para insertarlas tras las líneas enemigas y llevar a cabo los cometidos tácticos encomendados. La Unión Soviética, Alemania y Estados Unidos llevaron la vanguardia en el desarrollo de este tipo de operaciones años más tarde.

Por tanto, en la fecha del desembarco de Alhucemas, España carecía de las capacidades, de los medios técnicos y del entrenamiento necesario para ejecutar operaciones paracaidistas. Este contexto hace que cobre sentido el título del presente trabajo. Para ello, el autor de este trabajo ha realizado un estudio y un posterior análisis para dar respuesta a cómo habría cambiado el transcurso de la batalla si el ejército español hubiera contado con capacidades aerotransportadas paracaidistas, ofreciendo una visión contrafactual sobre el desarrollo de la táctica anfibia y las operaciones aerotransportadas en la historia militar.

1.1. CONTEXTO HISTÓRICO

1.1.1. Colonización de Marruecos

En el transcurso del siglo XIX, Marruecos mantenía el estatus de sultanato independiente, pero se encontraba en una posición cada vez más precaria. La fragilidad de su estructura gubernamental y los constantes conflictos internos alimentaban las ambiciones de las naciones europeas, que ya habían establecido su presencia colonial en la región, como Francia en Argelia y otras potencias como Gran Bretaña en el norte de África. La ubicación estratégica de Marruecos, con su control sobre el estrecho de Gibraltar y su proximidad al continente europeo, lo convertía en un objetivo deseado. Además, su potencial económico, particularmente en el sector agrícola con la producción de cereales, así como sus yacimientos minerales, despertaban un gran interés entre las potencias europeas (De Madariaga, 2007).



Durante el siglo XIX, España, ya con presencia en la costa norte de Marruecos con Ceuta y Melilla, buscó ampliar su influencia en la zona, centrándose particularmente en las áreas del Rif y el Sahara Occidental. Esta expansión reflejaba las ambiciones coloniales españolas en el norte de África. Simultáneamente, Francia, tras haber establecido su dominio en Argelia desde 1830, veía en Marruecos una oportunidad de expansión natural de sus territorios norteafricanos. A lo largo del siglo XIX, los franceses comenzaron a intervenir en los asuntos internos marroquíes, justificando sus acciones como necesarias para mantener la estabilidad y proteger sus intereses económicos en la región (De Madariaga, 2007).

En 1880, con el aumento de la tensión entre las potencias europeas respecto a Marruecos, tuvo lugar la Conferencia de Madrid. En este encuentro, los principales países europeos, incluyendo Francia, España, Gran Bretaña y Alemania, enfocaron la conversación en el futuro del país norteafricano. Aunque no se llegó a una división formal del territorio, los participantes establecieron su derecho a involucrarse en los asuntos comerciales y políticos marroquíes. La situación se agravó en 1905 con la visita del Kaiser Guillermo II a Tánger, desencadenando la Primera Crisis Marroquí. Esta maniobra alemana pretendía hacer frente a la creciente influencia francesa en la región. Sin embargo, el resultado fue la Conferencia de Algeciras en 1906, la cual, reforzó la influencia franco-española sobre Marruecos, a pesar de que el país mantenía su independencia (Aragón et al., 2006).

En 1912, Marruecos se divide en protectorados mediante el Tratado de Fez, firmado entre el sultán Mulay Hafid y Francia. Este acuerdo estableció un protectorado francés que ocupaba la mayor parte del territorio marroquí, mientras que España se tuvo que conformar con una zona de menor extensión al norte y al sur del país. Con este tratado, Marruecos experimentó una significativa pérdida de independencia. Francia tomó el control de la administración, la economía y las fuerzas armadas marroquíes. Por su parte, España asumió el poder de la región del Rif en el norte y una porción del Sahara (ver Figura 1). Esta nueva estructura política marcó el inicio de una era de dominio colonial europeo sobre Marruecos (Tejada, 2021).

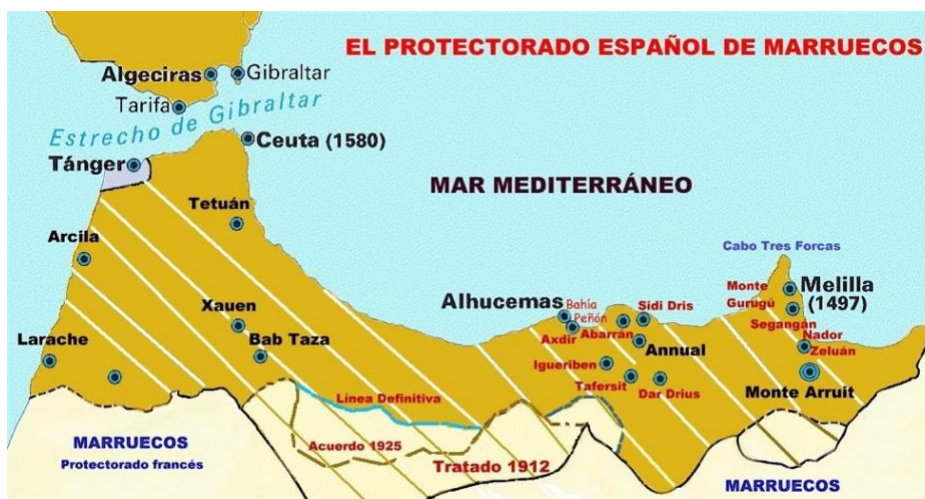


Figura 1: Protectorado español de Marruecos. Fuente: (Tejada, 2021).

El protectorado español en el norte de Marruecos abarcaba regiones como el Rif, un área caracterizada por su terreno compartimentado y frecuentada por tribus bereberes reacias a la intervención extranjera. A pesar de la presencia militar, España tuvo que hacer frente a multitud de barreras considerables para establecer un control efectivo en el Rif. Las tribus rifeñas, conocidas por su alto nivel de hostilidad hacia cualquier intento de dominio de su territorio por parte de colonias extranjeras, resistieron de manera armada y persistente. Como resultado, la administración española se vio obligada a orientar su esfuerzo principal en los centros urbanos costeros, como Tetuán, mientras que las tensiones aumentaban en zonas rurales, siendo escenario de frecuentes conflictos (Tejada, 2021).



1.1.2. Guerra del Rif (1921-1926)

En el año 1909, en un esfuerzo del sector minero por proteger sus intereses, comenzaron las campañas españolas en Marruecos con la Guerra de Melilla. La derrota en el Barranco del Lobo, que finalizó con gran cantidad de bajas españolas, causó una penetrante conmoción en la España del momento. La ausencia de popularidad de este conflicto se reflejó en la negativa a la movilización de tropas, teniendo lugar posteriormente los disturbios de la Semana Trágica en Barcelona. Mas tarde, entre 1911 y 1912, España hizo frente a una nueva amenaza en la campaña del Kert, teniendo como objetivo la neutralización y destrucción de un movimiento anticolonial local liderado por El Mizián. (Garrido et al., 2018).

En 1913, frenó el avance de las tropas españolas la resistencia del caudillo local El Raisuni en su movimiento desde Ceuta hasta Tetuán. Las operaciones militares, que habían sufrido un parón debido a la Primera Guerra Mundial, se reanudaron en 1919 bajo el liderazgo de los generales Dámaso Berenguer y Manuel Fernández Silvestre. Berenguer centro su táctica en ocupar la posición estratégica del desfiladero de Fondak y capturar la ciudad de Xauen, mientras que Silvestre optó por expandir el dominio español desde Melilla, ocupando el monte Mauro y estableciendo posiciones defensivas en Annual. Las relaciones de colaboración con las tribus rifeñas carecían de estabilidad, y su lealtad variaba en función de los intereses locales. Al inicio de 1921, la situación de expansión territorial de España parecía exitosa, con la supuesta sumisión de las cabilas Tamsamán y Beni Said y el afán de colaboración de la Policía Indígena. Esto tomó diferente rumbo cuando el Alto Comisario Berenguer dio la orden a Silvestre de detener su avance, limitándolo a intervenciones de "policía". La situación se agravó cuando se canceló el pago de tributos a determinados líderes tribales y las cabilas comenzaron a realizar acciones recurrentes contra los españoles, estableciendo las bases que luego propiciaron el tristemente célebre desastre de Annual. (El Mesaoudi-Ahmed Messaud, 2015).

En junio de 1921, el general Silvestre, tomando la iniciativa motivada por su estrecha relación con el rey Alfonso XIII, realizó un avance sin autorización del alto comisario Berenguer y ocupó el monte Abarrán. Esta posición se alejaba de lo que comúnmente se conoce como posición estratégica pues carecía de agua y contaba con defensas precarias. Los rifeños la tomaron con rapidez. Este cambio en la dinámica española desencadenó una serie de derrotas para las fuerzas españolas, incluyendo la pérdida de Igueriben, lo cual hizo aumentar el prestigio local de Abd el-Krim (San Felipe, 2021). Los rifeños continuaban realizando acciones hostiles contra las posiciones españolas para así mantener la presión y provocar así la pérdida de moral entre las tropas españolas.

En julio de 1921, la posición española de Igueriben fue víctima del asedio por parte de las tribus rifeñas. Las tropas, mandadas por el comandante Julio Benítez, carecían de abastecimiento de agua y debido a su localización el reabastecimiento resultaba una tarea difícil de ejecutar. Los rifeños, liderados por Abd el-Krim, realizaron sobre la posición fuertes ataques, utilizando incluso artillería de las fuerzas españolas arrebatada en Abarrán. Las condiciones extremas azotaron a los defensores de Igueriben, debilitado por la sed, el hambre y el constante fuego enemigo (San Felipe, 2021). El 21 de julio se tuvo la intención de romper el cerco, pero fracasó ante la superioridad numérica y la situación en el terreno de los atacantes.

La caída de Igueriben señaló el comienzo del desastre de Annual. Ante el avance imparable de las fuerzas rifeñas, los supervivientes de Igueriben y las tropas de apoyo se vieron forzados a una retirada caótica. El general Silvestre, consciente de la situación crítica en Annual, ordenó una retirada precipitada y mal planificada en la madrugada del 22 de julio (ver Figura 2). Los 5.000 hombres acampados iniciaron un repliegue desorganizado que pronto se convirtió en desbandada ante el avance de las columnas rifeñas. La situación se deterioró rápidamente: Silvestre desapareció (posiblemente suicidándose), las órdenes eran contradictorias, y no había fuego de cobertura para la retirada. Los nativos al servicio de España desertaron masivamente, volviéndose contra sus antiguos compañeros. Las cabilas sometidas, viendo la debilidad española, se alzaron en armas. La Comandancia de Melilla colapsó. Muchos soldados, desmoralizados, abandonaron sus armas. La retirada se convirtió en una escena de horror, con



soldados capturados, torturados y asesinados por los rifeños. La falta de vehículos de transporte agravó la situación, dejando a muchos heridos abandonados a su suerte (De Madariaga, 2007).

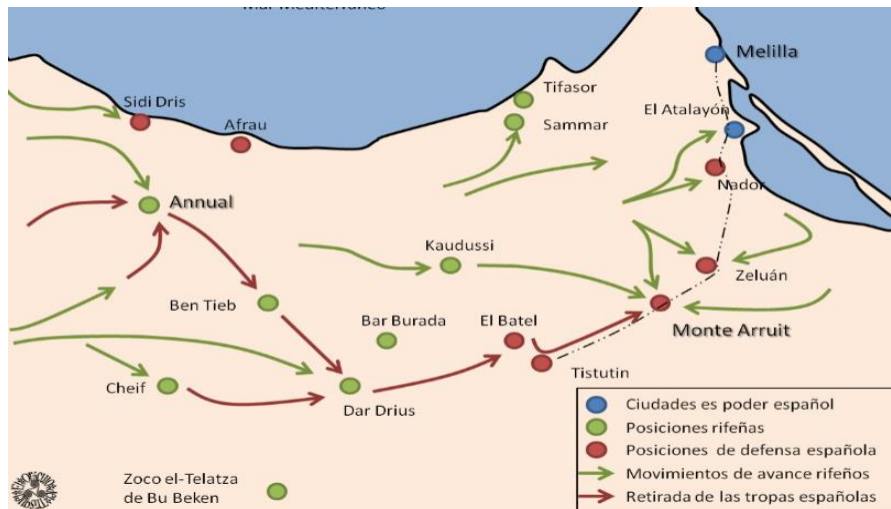


Figura 2: Retirada de Annual. Fuente: (Palmeral, Ramon, 2021).

En el fragor de la batalla, destacó la garra y valentía del teniente coronel Fernando Primo de Rivera, quien, en el afán de salvaguardar la retirada de las tropas españolas, lideró repetidas cargas del Regimiento Alcántara de Caballería contra los rifeños. Esta heroica hazaña tuvo como resultado la aniquilación de gran parte de la unidad, contribuyendo a las más de 7,000 bajas españolas. Esta tragedia se debió en parte a errores estratégicos, como confiar en pactos con cabilas locales y depender excesivamente de fuerzas indígenas aliadas (San Felipe, 2021). Además, la táctica de establecer posiciones en cumbres de difícil abastecimiento resultó ser una debilidad crítica.

Tras el desastre de Annual en 1921 y la proclamación de la República del Rif, España se ve inmersa en una profunda crisis que desemboca en el golpe de Estado llevado a cabo por Miguel Primo de Rivera en 1923. Este inició reformas en la organización militar y llegando a un acuerdo con los franceses, ejecutan el desembarco de Alhucemas, una operación conjunto-combinada que consigue poner fin a la resistencia rifeña y con ello al legado de Abd el-Krim en 1926.



2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

2.1. OBJETIVOS Y ALCANCE

El objetivo global del trabajo propuesto es combinar el estudio de una operación militar tan importante en la historia de los desembarcos y enfrentamiento clave en la Guerra del Rif como fue el desembarco de Alhucemas (1925) con la hipótesis de cómo habría influido una operación de asalto aéreo paracaidista en el conflicto, aun sabiendo que los medios técnicos no lo permitían en esas fechas. Es decir, un análisis contrafactual de la batalla considerando unos medios que tardarían años en llegar para estudiar las implicaciones y las potenciales consecuencias que hubieran tenido en el combate desde un punto de vista táctico y operacional. A su vez, se toma también como ejemplo “futuro” el desembarco en Normandía en 1944, el cual se sigue estudiando para determinar con precisión hasta qué punto influyeron en él las lecciones aprendidas del desembarco naval en Alhucemas.

Los objetivos específicos son los siguientes:

- Estudiar el contexto histórico y militar del desembarco de Alhucemas en 1925, incluyendo las fuerzas implicadas, la táctica empleada y los objetivos estratégicos de ambos bandos en el conflicto.
- Analizar las implicaciones tácticas, tecnológicas y logísticas de una operación paracaidista.
- Comparar las similitudes y diferencias en base a los medios técnicos existentes en Alhucemas y Normandía.
- Plantear un escenario alternativo donde se ejecute una operación de asalto aéreo paracaidista en la Batalla de Alhucemas.
- Evaluar la viabilidad y el impacto a nivel táctico y estratégico de una maniobra de asalto paracaidista en la Batalla de Alhucemas.

El alcance del trabajo propuesto incluirá en primer lugar un estudio del contexto histórico, militar, político, económico y social que acontece desde finales del siglo XIX hasta 1925, fecha del desembarco. En él se detallarán tanto los contendientes participantes en el conflicto junto a sus estrategias, objetivos y situación en el terreno, como los resultados obtenidos finalizada la batalla, centrando el foco en las dificultades tácticas localizadas. En segundo lugar, se incluirá un análisis minucioso del funcionamiento de una operación aerotransportada paracaidista, enfocado en las tácticas empleadas en Normandía durante la Segunda Guerra Mundial y sus respectivas lecciones identificadas. Este englobará las capacidades tácticas, logísticas y tecnológicas que hacen posible llevar a cabo maniobras de este tipo. Además, el trabajo planteará una situación contrafactual que tiene como premisa ver el potencial encaje de una operación de asalto paracaidista en el desembarco de Alhucemas. Esto ofrecerá una visión diferente del conflicto debido a la posible variación en la logística, en la situación sobre el terreno de las fuerzas y en la estrategia a seguir por ambos bandos. También se expondrán las consecuencias tácticas y estrategias de este hipotético cambio, viendo como esta maniobra podría haber repercutido en la guerra del Rif y si se hubieran producido variaciones o no en el ritmo de la batalla.

En este trabajo cabe destacar cuatro límites o restricciones del alcance. En primer lugar, la limitación tecnológica y logística. En 1925, las operaciones aerotransportadas paracaidistas carecían de sentido debido a la falta de medios técnicos. Es por ello que, la hipótesis contrafactual, tendrá su base en tecnologías que fueron desarrolladas años más tarde. En segundo lugar, es importante señalar que dicho análisis contrafactual no tendrá como objetivo



predecir con certeza y de forma definitiva que hubiera pasado en Alhucemas, sino más bien estudiar como hubiera variado el desarrollo del conflicto con la adición de estas operaciones. Además, no se abarcará otro desembarco o enfrentamiento de la Guerra del Rif o de la Segunda Guerra Mundial, únicamente se pondrá el foco en Alhucemas y Normandía. Por último, el proyecto se centrará fundamentalmente en realizar un estudio táctico-estratégico de la maniobra llevada a cabo en Alhucemas y Normandía, sin salir de la órbita del Rif o de la Segunda Guerra Mundial.

2.2. METODOLOGÍA

El cumplimiento de los objetivos propuestos se ha logrado a través de la combinación de fuentes de información primarias y secundarias. Para obtener información de primera mano, ha resultado fundamental la consulta de documentos históricos y archivos militares relacionados con el desembarco en Alhucemas y Normandía. Destacar, para ello, el *Archivo General Militar de Madrid*, de vital importancia para la obtención de documentación e imágenes que han favorecido la puesta en contexto de las operaciones del ejército español en la campaña norteafricana. A su vez, la realización de las prácticas externas del autor en una unidad militar paracaidista ha permitido el acceso a documentación interna sobre operaciones aerotransportadas en la actualidad. Entre ella, manuales como *“Manual sobre operaciones aerotransportadas”* o *“Manual sobre el empleo de la bandera de infantería paracaidista”*, ofreciendo conocimientos técnicos y tácticos de cómo se llevan a cabo dichas operaciones.

En cuanto a las fuentes secundarias, señalar libros especializados en historia militar española como *“De Galípoli al Pacífico”*, el cual se fundamenta en cómo se recupera el pensamiento anfibio a raíz de Alhucemas o *“Paracaidistas españoles: Historia y evolución del salto en combate”*, el cual ofrece una perspectiva de cómo han evolucionado las maniobras paracaidistas en España. También destacar revistas militares españolas como *“Revista Ejército”* o *“Revista de Historia Militar”* que proporcionan artículos sobre doctrina de operaciones aerotransportadas. Todo esto ayudará para tener una visión más extensa y detallada sobre los desembarcos, obteniendo así una opinión fundamentada que favorece el estudio interpretativo y crítico de los hechos.

Dado el carácter histórico y táctico del trabajo, se han empleado en su elaboración mayoritariamente métodos cualitativos. Estos son los únicos que permiten desarrollar escenarios contrafactuales e interpretar como una operación podría haber encajado en un contexto distinto. Aun así, se presentarán datos cuantitativos para dar un contexto de la situación de cada bando durante la batalla.



3. ANTECEDENTES Y MARCO TEÓRICO

3.1. ALHUCEMAS, 8 DE SEPTIEMBRE DE 1925

Tras el desastre de Annual en 1921, donde murieron en torno a 10.000 soldados españoles, España se vio inmersa en una profunda crisis política y militar. La pérdida de gran parte de los territorios del protectorado español en Marruecos hizo que España dejara de ser considerada una potencia prestigiosa, provocando un enorme descontento social (Sales, 2000).

La situación en el Rif era completamente distinta. Abd el-Kim, considerado líder indiscutible del movimiento anticolonial, consolidó su poder en la región y proclamó la República del Rif en 1923. Junto a esto, las fuerzas rifeñas comenzaron a atacar las posiciones del protectorado francés en la zona, motivando a Francia a intervenir en el conflicto (Sales, 2000).

La falta de capacidad del gobierno español para afrontar y revertir la situación junto a la profunda crisis política y social derivada del sistema de la Restauración tuvo como resultado el golpe de estado del general Miguel Primo de Rivera en 1923, estableciendo en España una dictadura militar con el respaldo del rey Alfonso XIII (Sales, 2000). Primo de Rivera, anterior defensor del abandono del protectorado español en Marruecos tuvo como objetivos principales poner fin al conflicto de Marruecos y restaurar el honor del ejército español. Para ello, reorganizó a las fuerzas y junto a los franceses, planeó una ofensiva a gran escala contra la resistencia rifeña.

En 1925 se creó la alianza franco-española, acordando la intervención conjunta en la operación conocida como desembarco de Alhucemas. Esta decisión marcó el inicio del cambio en el trascurso de la guerra, la posterior derrota de las tropas de Abd el-Kim y la recuperación de gran parte del territorio perdido (Sales, 2000).

3.1.1. Organización operativa del ejército español

La fuerza terrestre estructuró su organización operativa en base a dos unidades principales: la Brigada de Ceuta y la Brigada de Melilla, caracterizadas por disponer de mando propio y presentar una estructura diferenciada. La Brigada de Ceuta, al mando del general Leopoldo de Saro y Marín, tenía el cometido de ser la primera unidad en poner pie firme sobre la playa de Alhucemas. Esta unidad se dividía en tres columnas, cada una con instrucciones específicas (ver Tabla 1).

Columna Franco	Columna Martín González	Columna Campins
Dos banderas del tercio	Dos tabores del grupo de regulares de Tetuán	Un tabor de regulares de Tetuán
Batallones 1, 2, 3 y 6 del regimiento de infantería África	Batallón del regimiento de infantería de África nº 4	Batallón del regimiento de infantería de África nº 8
Tabor mehal-la de Tetuán	Batallón de cazadores de África nº 5	
Harca Muñoz Grandes		
Harca de Asmani «El Gato»		
Harca de Solimán el Jatabi		
Unidad de carros de asalto, en concreto once aparatos Renault Faible Tonnage modelo 17 (ft-17)		
Artillería, Ingenieros, Transmisiones, Intendencia y Sanidad	Artillería, Ingenieros, Transmisiones, Intendencia y Sanidad	Artillería, Ingenieros, Transmisiones, Intendencia y Sanidad
Total efectivos columna Franco: 4.500	Total efectivos columna Martín González: 2.800	Total efectivos columna Campins: 2.000
Total brigada de Ceuta: 9.300 efectivos		

Tabla 1: Orgánica de la Brigada de Ceuta. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de (Díez Rioja, 2019).



La primera columna, liderada por el coronel Franco, se consideraba la punta de lanza de la fuerza terrestre, 4.500 guerreros con la misión de ejecutar el asalto anfibio inicial y establecer una presencia férrea en la costa. La segunda, liderada por el coronel Martín González, contaba con 2.800 hombres con el cometido de consolidar y dar profundidad a la cabeza de playa. En último lugar, la tercera columna bajo el mando del teniente coronel Campíns y formada por 2.000 soldados, constituía la reserva táctica de la fuerza terrestre (Díez Rioja, 2019).

La Brigada de Melilla, al mando del general Fernández Pérez, se dividía en dos columnas (ver Tabla 2).

Columna Manuel Goded Llopis	Columna Vera
Tabor del Grupo de regulares de Melilla	Dos tabores del grupo de regulares de Melilla
Dos banderas del tercio	Un batallón de Infantería de Marina
Batallón del regimiento de infantería de Melilla	Batallón del regimiento de Infantería de África nº 7
Batallón de cazadores de África nº16	Para quince días
Mehal-la de Melilla nº 2	Quince días para 1.500 cabezas de ganado
Harca Varela	Cartuchos máuser: 4.000.000
Artillería, Parque móvil, Transmisiones, Intendencia y Sanidad	Artillería, Parque móvil, Transmisiones, Intendencia y Sanidad
Total efectivos Columna Goded: 6.141	Total efectivos Columna Vera: 3.000
Total brigada de Melilla: 9.141 soldados	

Tabla 2: *Orgánica de la Brigada de Melilla. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de (Díez Rioja, 2019).*

La primera columna, compuesta por 6.000 hombres y bajo el mando del coronel Goded, fue considerada la unidad de choque. Tenían el cometido de realizar acciones tácticas ofensivas una vez la cabeza de playa hubiera sido establecida y consolidada. La segunda columna, liderada por el coronel Vera, contaba con 2.000 hombres con la doble misión de proporcionar apoyo logístico y operativo a la fuerza de maniobra y estar en disposición de asumir cometidos tácticos de combate si la situación lo precisaba (Díez Rioja, 2019).

La fuerza naval contribuyó de forma significativa al éxito de la operación. Las capacidades navales de distribuyeron a criterio propio del almirante Eduardo Guerra Goyena en función de la misión de cada brigada. La Brigada de Ceuta contó con el apoyo de las Fuerzas Navales del norte de África. La flota bajo el mando del contraalmirante Guerra contaba con dos cruceros, seis cañoneros, seis torpederos, once guardacostas, seis guardapescas, dos buques de transporte, tres remolcadores, dos barcos aljibes y 26 barcasas K de desembarco, compradas a los aliados tras la batalla de Gallípoli (Díez Rioja, 2019).

La Brigada de Melilla fue apoyada por la Escuadra Francesa, mandada por el almirante Hallier. Estaba constituida por un acorazado, dos cruceros, dos torpederos, dos monitores y un remolcador con globo cautivo (Díez Rioja, 2019).

La fuerza aérea fue empleada por primera vez en una operación anfibia. Las fuerzas aéreas españolas emplearon 136 aviones de la Aeronáutica Militar, 18 hidroaviones de la Aeronáutica Naval, seis de la Aeronáutica Militar francesa y dos aviones de la Cruz Roja. Todos ellos tenían cometidos de reconocimiento, apoyo aéreo y bombardeo sobre posiciones enemigas (Díez Rioja, 2019).



3.1.2. Composición de las fuerzas rifeñas

Las fuerzas del Rif se caracterizaban por presentar una organización que distaba de la de los ejércitos convencionales. Se trataba de una estructura descentralizada con gran arraigo en los pilares sociales tradicionales de clanes y tribus. El resultado de esta estructura fue una red de alianzas formada por combatientes de diferentes tribus que respondían a las órdenes de sus líderes locales. Muhammad Ibn Abd el-Krim encabezó la resistencia al proceso de colonización franco-español en Marruecos. Sin embargo, fue su hermano Mhamed Ben Abd el-Krim el que llevó el mando de las fuerzas rifeñas, tanto del Ejército Regular como el de las harcas (Martin Tornero, 1991).

El ejército regular rifeño, que junto con las harcas se enfrentó a nuestras fuerzas desde el mismo momento del Desembarco, estuvo integrado principalmente por desertores de las fuerzas indígenas españolas y francesas y algunos licenciados de esta fuerza y de la división marroquí francesa, combatiente que fue en la Gran Guerra, así como de voluntarios. Llegaron a sumar seis o siete mil hombres organizados en tabores (batallones) y mías (compañías), a cuyo mando estaban respectivamente un caíd tabor y un caíd mía; hubo también unidades inferiores equivalentes a nuestras secciones y pelotones con sus mandos respectivos (caíd de cincuenta, caíd de veinticinco y mokaden, que mandaba a 12 hombres) (Martin Tornero, 1991, p.205).

Los rifeños, limitados en número y capacidades, empleaban tácticas de guerrilla basadas en el profundo conocimiento del terreno. El terreno escarpado y compartimentado del Rif se convirtió en la mayor ventaja táctica para las fuerzas rifeñas. Las líneas de altura eran aprovechadas como puntos estratégicos para la observación y defensa de los accesos a la costa. Estas posiciones elevadas y refugios dotaban a los del Rif de capacidad para predecir el movimiento de las fuerzas españolas, anticipar sus acciones y planear posibles ataques. La manera de combatir de los rifeños es similar a lo hoy en día conocido como guerra asimétrica. Para hacer frente a un enemigo superior en número y capacidades empleaban tácticas de emboscada, ataques rápidos y sorpresivos y retiradas estratégicas. Debido a la baja entidad y alta capacidad de movilidad de los grupos que operaban en el Rif, eran frecuentes acciones de tipo "hit and run", realizando hostigamientos violentos y rápidos para infligir el máximo daño posible y retirándose antes de que las fuerzas españolas se reorganizaran y contraatacaran.

Se luchaba contra un enemigo fugaz, que aparecía y desaparecía momentáneamente; con una gran capacidad de concentración, acudiendo a la llamada del jefe en tiempo mínimo, organizándose admirablemente cuando la ocasión lo requería. Guerrero por naturaleza, resistente a la fatiga, no requería de grandes recursos para un combate continuado. A éstas y otras cualidades había que añadir la fuerza generada por influjo de su religión (Martin Tornero, 1991, p.203).

3.1.3. Despliegue de las fuerzas rifeñas

En el noroeste de la zona de acción destacan las playas de Itxdín, de la Cebadilla y de los Frailes, estas fueron puntos de desembarco en el inicio de las operaciones. Las posiciones elevadas presentes tanto en el interior como en la costa, como el Monte Malmusi, Monte Buyibar, y los Morros Viejo y Nuevo entre otras, fueron utilizadas por las fuerzas rifeñas como refugios y posiciones defensivas para impedir el avance aliado. Para favorecer las maniobras marítimas se aprovecharon las calas y puntas presentes en la bahía. Los ríos, Guis al oeste y Neckor al este, representan importantes barreras naturales del terreno.

Frente a la pequeña plaza española del Peñón, entre la Rocosa y la desembocadura del Guis se extiende la apacible playa de Esfiha, con unos tres kilómetros de longitud. Más al Este está la de Suani, flanqueada por los ríos Guis y el Neckor y extendiéndose por la costa meridional de la bahía en más de seis kilómetros. Al otro lado del Neckor hacia el este se extiende otra playa en el paraje del Hach Tanut Usnay. El resto de las posibles playas de desembarco están en la península de Morro Nuevo y en el Cabo Quilates, pero son diminutas calas que están dominadas por una costa muy abrupta (José y Moyano, 1991, p.187). Axdir, poblado natal de Abd el-Krim,



estaba situado cerca de la playa de Esfiha, fue empleado como centro de operaciones de las fuerzas rifeñas (ver Figura 3).

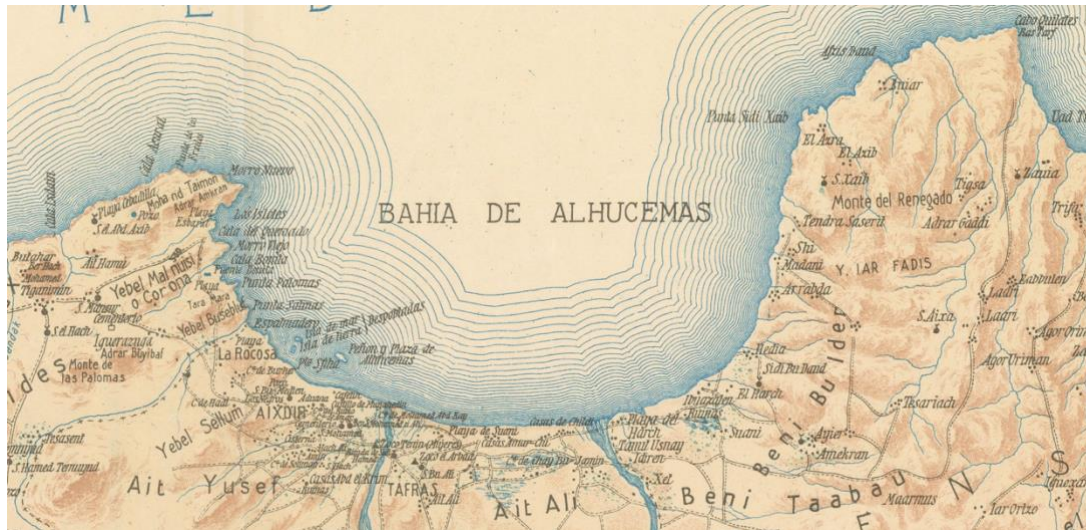


Figura 3: Mapa de la bahía de Alhucemas. Fuente: Mapas y planos del Centro Geográfico del Ejército.

Podemos señalar que la inteligencia propia advertía unos dos meses antes del desembarco, que Abd el Krim defendía la bahía con un despliegue que debía extenderse desde las alturas que dominan el Peñón de Alhucemas, la Rocosa y el Adra Sellum, hasta las playas del Hach Tanut en la margen derecha de la desembocadura del río Neckor, centrándose sobre las playas de Esfiha y Suani. Este despliegue era completado, de forma más ligera, con puestos de vigilancia y pequeños núcleos de reacción hacia cabo Quilates por el lado oriental, y en la península de Morro Nuevo por el occidental, además de los de vigilancia de las baterías desplegadas a modo de artillería de costa. Es decir, el despliegue estaba centrado en la zona meridional de la bahía, que sin duda fue considerada por Abd el Krim como el lugar más probable para el desembarco (José y Moyano, 1991, p.188).

En total podemos suponer que la defensa rifeña de la bahía estaba compuesta por unas seis unidades tipo batallón reducido o de entidad similar a los tabores de las harkas y mehalas jalifianas. La diferencia radica en que estos grupos tácticos tipo tabor de Abd el Krim están formados por varias armas. Cada uno de ellos cuenta entre doscientos y cuatrocientos hombres, con una batería, generalmente de dos piezas y unas tres o cuatro ametralladoras. En Alhucemas los rifeños desplegaban una veintena de ametralladoras y un número de piezas de artillería semejante a la dotación de una unidad tipo grupo. Además de esta «brigada rifeña» existen cinco núcleos de reacción a modo de reserva que no estaban permanentemente organizados ni desplegados en la zona. Estos estarían formados posiblemente con unos 1000 hombres cada uno (José y Moyano, 1991).

Tres cabilas se dividían la bahía: Bocoya, al oeste, Beni Urriaguel al sur y Tensamán al este (ver Figura 4).

Los bocoyas controlaban las playas de Ixdin, Cebadilla, de los Frailes y la práctica totalidad de la futura base de operaciones de la división de desembarco. Además, les correspondía el litoral de la bahía desde Morro Nuevo a la desembocadura del Islí, un pequeño río al oeste de la Rocosa que marcaba el límite con Beni Urriaguel. La segunda de las cabilas relacionadas, la patria del cabecilla Abd el Krim, tiene en su territorio la zona de costa de la bahía que va desde la Rocosa a la desembocadura del Neckor. Se estimaba que la cabila contaba en 1925 con 30.000 habitantes, de ellos 5.000 guerreros. La cabila de Tensamán contaba con el territorio de la costa comprendida entre la Rocosa (excluida) hasta el monte Tazoquim, al este de la plaza española del Peñón de Vélez de la Gomera (José y Moyano, 1991).



Figura 4: Delimitación territorial por cabilas. Fuente: Elaboración propia a partir de los Mapas y planos del Centro Geográfico del Ejército.

3.2. PARACAIDISMO MILITAR HASTA 1945

El origen del actual paracaídas se remonta a la etapa del Renacimiento, cuando Leonardo da Vinci esbozó un artefacto que tenía su base en la premisa de ralentizar la caída libre de un individuo desde grandes alturas (ver Figura 5). En este contexto de los inicios cabe mencionar que ya en el siglo IX, Abbás Ibn Firnás, inmerso en su curiosidad por volar, creó un ala para vuelo de seda conectada a una plataforma de madera y se lanzó metros al vacío como experimento. Sin embargo, no fue hasta 1797 cuando el francés Garnerin realizó el primer salto en paracaídas desde un globo aerostático (Sánchez, 2019). El arrojo de estos hombres los hizo pioneros de una herramienta que en el futuro sería de gran relevancia en el mundo militar.

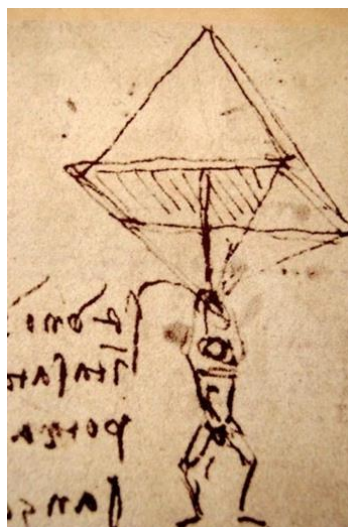


Figura 5: Boceto paracaídas Da Vinci. Fuente: Códice Atlántico folio 1058v.

El empleo del paracaídas en operaciones militares tiene su inicio en la Primera Guerra Mundial, primer conflicto en el que se generaliza el empleo de aeronaves durante su transcurso. Existían pilotos de globos de observación y pilotos de combate. Los primeros, hacían de dichas plataformas una manera de observación directa para dirigir los fuegos de artillería. Sin embargo, su dimensión y su movilidad hacían de dichos globos un objetivo fácil para los aviones de combate enemigos. Es por ello por lo que se desarrollaron paracaídas voluminosos y de difícil



uso como método de escape cuando recibían ataques. Los segundos, no disponían de paracaídas en los inicios, pues se creía que la adición del peso afectaría a la estabilidad del avión y que el hecho de que los pilotos tuvieran un método de escape haría que se mostraran con una actitud menos agresiva en el combate. Aun así, en el transcurso final de la guerra, algunos pilotos alemanes si fueron dotados con paracaídas. Fue finalizada la guerra cuando determinados países dejaron de ver el paracaídas como un método de escape en situaciones de emergencia y comenzaron a buscar maneras de integrar dicha herramienta como una táctica ofensiva de infiltración de tropas.

La Unión Soviética fue considerada la potencia pionera en el desarrollo del paracaidismo militar. Mihail Tujachevski, mariscal soviético, supo visualizar el potencial que las operaciones paracaidistas podían ofrecer a la táctica del Kremlin. Por ello, a principios de los años treinta, la URSS desarrolló las primeras unidades paracaidistas y profundizó en técnicas para su implementación en combate. Ese mismo año, la Fuerza Aérea Soviética, lanzó varias docenas de paracaidistas sobre Voronezh a modo de demostración al público (ver Figura 6). No obstante, fue en 1934, cuando se evidenció el alto nivel de desarrollo con el lanzamiento de un regimiento compuesto por mil quinientos paracaidistas soviéticos. Junto a esto, los soviéticos centraron el foco en estudiar y desarrollar una doctrina basada en la táctica para su empleo en el campo de batalla (Glantz, 1984). Vieron en los paracaidistas una herramienta esencial para la ejecución de operaciones consistentes en ataques rápidos para la toma de posiciones estratégicas, lo que favorecería la progresión de unidades convencionales. Aun así, esta maniobra no fue empleada en operaciones reales en ese momento.



Figura 6: Paracaidistas soviético en 1930. Fuente: Revista Ediciones Sombra.

El paracaidismo militar en Alemania adquirió una especial relevancia bajo la influencia del general Kurt Student. La Fuerza Aérea Alemana, conocida como Luftwaffe, introdujo en su orgánica una unidad de elite conocida como los Fallschirmjäger. Estas unidades fueron creadas en 1936 y ya en 1938 contaban varios batallones instruidos tanto en saltos paracaidistas como en operaciones basadas en la doctrina soviética. Los alemanes fueron quienes dieron el primer paso en el empleo de operaciones paracaidistas durante la Segunda Guerra Mundial. La exitosa invasión de Dinamarca en 1940 es considerada como el bautismo de los paracaidistas alemanes. También fueron consideradas como un triunfo las operaciones en Bélgica y en Holanda en 1940. El asalto a la isla de Creta en abril de 1941 es considerado el apogeo para los Fallschirmjäger, operación conocida como Operación Mercurio. En esta invasión, un total de 14.000 paracaidistas alemanes fueron lanzados desde 500 aviones Junkers Ju 52 a fin de expulsar y acabar con el dominio de los aliados en la zona. A pesar del triunfo en la toma de la isla, el número de bajas de tropas paracaidistas alemanas era muy elevado. Esto hizo que Adolf Hitler tomara la decisión



de no emplear a los Fallschirmjäger en operaciones de asalto aéreo a gran escala. (Caballero Jurado, 1996).

Estados Unidos y Reino Unido fueron tardíos en el desarrollo de tropas paracaidistas. Estos dos aliados, en el intento de adquirir capacidades similares dado el éxito alemán, crearon sus propias fuerzas paracaidistas durante la Segunda Guerra Mundial. Eran conocidas como los "Red Devils" en Reino Unido y las famosas divisiones aerotransportadas en Estados Unidos. Los paracaidistas estadounidenses realizaron su primer salto en situación de combate en 1942, año en el que se inició la invasión aliada en el norte de África. Dicha operación, conocida como Operación Torch, no fue exitosa debido a problemas de coordinación y navegación (López Cobia, 2022) No obstante, el éxito de las fuerzas estadounidenses y británicas llegó un año más tarde durante la invasión de Sicilia en la conocida Operación Husky. A pesar de la dispersión debida a condiciones meteorológicas poco favorables, las tropas paracaidistas facilitaron el avance aliado en la isla desempeñando un papel clave. El culmen del paracaidismo militar se produjo en la invasión de Normandía durante la Operación Overlord. En la madrugada del 5 de junio de 1944, horas antes de los desembarcos anfibios, 23.000 paracaidistas pertenecientes a la 82ª y 101ª División Aerotransportada estadounidense y la 6ª División Aerotransportada británica fueron lanzados detrás de las líneas de defensa alemanas situadas a la cabeza de la playa de In (ver Figura 7). Aunque algunas unidades paracaidistas se dispersaron, cumplieron su misión sirviendo de gran utilidad para desorganizar las defensas alemanas y asegurar puntos estratégicos (Bilstein, 1998). Posteriormente, 35.000 paracaidistas aliados fueron lanzados durante la Operación Market Garden en la invasión de Países Bajos. A pesar del éxito inicial, la operación fracasó debido a la sólida resistencia de los alemanes sobre el puente de Arnhem.



Figura 7: Paracaidistas aliados sobre Normandía. Fuente: US National Archives.

En este contexto, el desarrollo del paracaidismo militar en España fue tardío. A pesar de que en los años veinte existían cursos para salvar las vidas de pilotos y tripulaciones de aviones, no fue hasta décadas después de la Guerra Civil cuando se crearon las primeras unidades paracaidistas. Esto fue motivado por el auge de las operaciones de asalto aéreo realizadas en la Segunda Guerra Mundial por parte de Alemania, Estados Unidos y Reino Unido. En este proceso, oficiales pertenecientes al Ejército del Aire y Ejército de Tierra fueron enviados a Alemania y Reino Unido a fin de obtener conocimientos técnico y tácticos sobre el empleo de tropas paracaidistas. En abril de 1947, 1ª Bandera de Paracaidistas de la 1ª Legión de Tropas de Aviación adquirió el nombre de "Primera Bandera Paracaidista", constituyéndose así la primera unidad paracaidista en España (Revuelta, 2007). Ese mismo año se funda en Alcantarilla la Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada", la cual era precaria en paracaídas y aeronaves. El 23 de febrero de 1954 se produce el primer salto de tropas paracaidistas pertenecientes al Ejército de Tierra (Molina, 2016).



Esta carencia de capacidades aerotransportadas paracaidistas en la España de 1925 hace que el presente trabajo adquiera un enfoque contrafactual cuyo objetivo principal es analizar las posibles implicaciones que hubiera tenido el implemento de estas operaciones en el desembarco de Alhucemas.

3.3. POSIBLES MEDIOS TÉCNICOS

En la década de 1930, los países a la vanguardia de las operaciones aerotransportadas se centraron en adaptar los aviones existentes de bombardeo y transporte a fin de crear medios específicos para el transporte y el lanzamiento de tropas paracaidistas. Aunque inicialmente tenían limitaciones técnicas debidas principalmente a la capacidad de la carga y a la tecnología de los paracaídas de la época, estas aeronaves permitieron la exploración y el desarrollo de las capacidades aerotransportadas. De esta manera se sentaron las bases para la ejecución de este tipo de operaciones a gran escala que tendrían lugar por primera vez durante la Segunda Guerra Mundial.

Entre los aviones utilizados por los diferentes países pioneros en las operaciones de asalto aéreo paracaidista, el estudio se centrará en el Tupolev TB-3 (ANT-6) empleado por la Unión Soviética y en el Junker Ju 52/3m alemán. También se hará mención al Douglas DC-3 americano, que debido a que su adaptación al ámbito militar tuvo lugar en 1942 y en aras de mantener una línea realista en el trabajo, no será considerado como una opción válida a incorporar en la operación.

El Tupolev TB-3 (ver Figura 8), también conocido como ANT-6, fue un bombardero pesado cuatrimotor desplegado por la Fuerza Aérea Soviética en la década de 1930. Este avión fue pionero en ser utilizado como plataforma principal en saltos a gran escala. En cuanto a sus características técnicas cabe destacar el techo de servicio de 3.800 metros, la capacidad de transporte de bombas de hasta 2.000 kg, la capacidad de transporte de entre 20 y 35 paracaidistas con equipo ligero y la capacidad para transportar vehículos ligeros o aviones pequeños en la parte superior o bajo las alas. En total 17.200 kilogramos de peso cargado máximo (Euroasia1945, 2012b). Entre sus ventajas resaltar la gran capacidad de carga, pudiendo transportar tropas, equipo y armamento y la versatilidad que ofrecía, pudiendo ser empleado como bombardero, transporte y apoyo logístico. Como desventajas subrayar su vulnerabilidad debido a su velocidad y maniobrabilidad limitada.

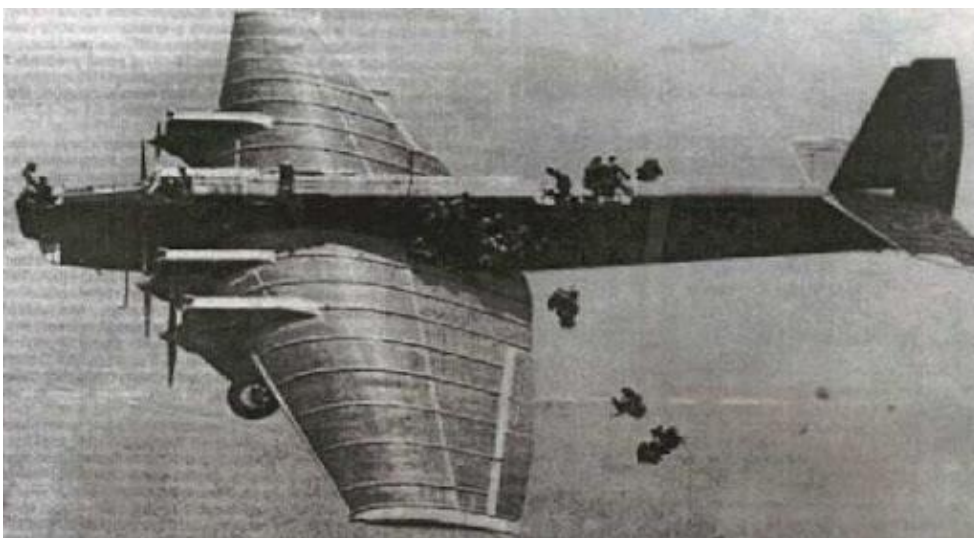


Figura 8: Paracaidistas soviéticos saltando de un TB-3. Fuente: Revista militar Halcones Rojos.



El Junkers Ju 52/3m (ver Figura 9), fue un avión de transporte trimotor desplegado en Alemania en la década de 1930. Tuvo su origen en el transporte de turistas y carga en el ámbito civil. Años más tarde, paso a convertirse en un medio clave de la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial. En cuanto a sus características técnicas destacan el techo de servicio de 5.500 metros, la capacidad de carga de hasta 5.500 kilogramos y la capacidad de transporte de entre 12 y 18 paracaidistas con equipo. En total 11.039 kilogramos de peso cargado máximo (Euroasia1945, 2012a). Tiene como ventajas su resistencia y fiabilidad, su versatilidad y su fácil mantenimiento. Entre sus desventajas su armamento defensivo limitado, lo que hacía de este un avión vulnerable frente a ataques aéreos masivos.



Figura 9: Fallschirmjägers saltando de un Junkers Ju 52/3m. Fuente: Foro militar Segunda Guerra.

El Douglas DC-3, bautizado en su versión militar americana como C-47 Skytrain o en su versión militar británica como Dakota, tuvo su origen en 1935 como avión de transporte comercial. Además de su aplicación en el ámbito civil, esta aeronave tuvo un impacto significativo en la aviación militar, más concretamente durante la Segunda Guerra Mundial. Entre sus características destacan el techo de servicio de 7.620 metros, la capacidad de carga de 3.600 kilogramos y la capacidad de transporte de 28 paracaidistas equipados. Este avión fue empleado por las fuerzas aliadas para llevar a cabo operaciones aerotransportadas mediante inserción paracaidista a gran escala como la Operación Overlord en Normandía o la Operación Market Garden en Países Bajos.



Figura 10: C-47 Skytrain. Fuente: The Wolfenstein.



3.4. OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS

Según la publicación doctrinal (PD) 4-100 sobre el empleo de la bandera de infantería paracaidista, para la realización de las operaciones aerotransportadas (OAT) el esquema sobre el que se constituye un agrupamiento táctico es el siguiente:

- **Un escalón avanzado (EAV):** Formado sobre la base de la compañía de reconocimiento avanzado (CRAV) con la finalidad de realizar las acciones previas y preparatorias precisas para el desarrollo de la operación posterior, principalmente obtención de información y apoyo a la proyección. Su infiltración se realizará con antelación suficiente y normalmente mediante saltos a alta cota con empleo de oxígeno (HALO/HAHO) para mantener la sorpresa.
- **Un escalón de asalto (EAS):** Formado sobre la base de una de las banderas paracaidistas con unidades de apoyo al combate y logísticos de combate, con la finalidad de llevar a cabo el asalto y conquista de los objetivos iniciales, que facilitan la posterior llegada de los demás elementos de la unidad aerotransportada.
- **Un escalón de refuerzo (ER):** La decisión de su constitución y proyección vendrá determinada por la misión. Cuando se organice, estará compuesto por las fuerzas y recursos necesarios para consolidar los objetivos inicialmente alcanzados y realizar las acciones posteriores comprendidas en el concepto de la operación.
- **Apoyo a la proyección:** Su organización dependerá de la entidad y duración de la operación. Está constituido por los elementos que permanecen en las bases aéreas de partida con la misión de facilitar la continuidad del apoyo logístico y otras actividades de sostenimiento de la operación. Estará integrado principalmente por unidades logísticas.

Tal como se contempla en la PD4-022. Sobre operaciones aerotransportadas, las unidades paracaidistas son especialmente aptas para realizar durante la fase de asalto o desembarco de una OAT el establecimiento y defensa de una cabeza de desembarco inicial, bien sobre un aeródromo, bien mediante la ocupación de objetivos clave del terreno en zona abierta que permitan la incorporación de otras unidades de refuerzo para, posteriormente, durante la fase de operación en tierra, llevar a cabo las siguientes misiones tipo:

- Operación NEO
- Operación de control de zona
- Operación convencional sobre objetivos limitados

Dentro de las misiones del tercer tipo se pueden encuadrar, entre otras, las siguientes misiones derivadas propias de las fuerzas aerotransportadas:

- Ocupar y defender, por tiempo limitado, zonas clave del terreno en la profundidad del despliegue enemigo, vitales para el desarrollo de operaciones posteriores.
- Realizar acciones en la profundidad del despliegue enemigo con la finalidad de dificultar sus operaciones, crear inseguridad en su retaguardia, fijar sus reservas o como parte de una acción de decepción.
- Ejecutar acciones para obtener información sobre el despliegue y actividad del enemigo
- Realizar ataques limitados contra todo tipo de instalaciones y organizaciones sensibles enemigas,
- Realizar acciones de demostración de fuerza para disuadir posibles amenazas o mostrar resolución.



4. DESARROLLO: ANÁLISIS Y RESULTADOS

En este apartado se creará un escenario hipotético donde se analizarán de manera detallada los requerimientos a todos los niveles para implementar una potencial operación aerotransportada paracaidista en el desembarco de Alhucemas. Entre ellos se profundizará en el planeamiento táctico de la operación, en la viabilidad tecnológica y logística, en el impacto que ocasionaría en el transcurso de la batalla y en la comparación con operaciones posteriores como la de Normandía.

4.1. REQUERIMIENTOS TECNOLÓGICOS Y LOGÍSTICOS

Las necesidades que requiere una operación de asalto aéreo paracaidista a nivel tecnológico y logístico se basan principalmente en la elección de una plataforma que permita transportar tropas de manera eficiente en cuanto a carga y maniobrabilidad, de un modelo de paracaídas que proporcione seguridad minimizando las bajas de la unidad previas a combatir y de un sistema de entrenamiento que dote de conocimientos técnicos y tácticos para planear y ejecutar operaciones aerotransportadas.

4.1.1. Medio de transporte de tropas y carga

En base a las características técnicas de los aviones al inicio de 1930, se destaca el Junkers Ju 52/3m como la opción más conveniente como plataforma para lanzar tropas paracaidistas en el desembarco de Alhucemas. A pesar de que el Tupolev TB-3 ofrecía una mayor capacidad de carga y de transporte de equipo pesado, el avión alemán se adaptaría mejor al escenario en el cual se desarrolló la operación.

En primer lugar, se fundamentará la respuesta en base a las características del terreno de la zona de acción. Alhucemas se caracteriza por presentar una zona de costa con grandes terrenos montañosos y escarpados en el interior, esto hace que los puntos para un posible aterrizaje sean limitados y que se dificulte el lanzamiento de tropas paracaidistas. A esto se suman las condiciones meteorológicas cambiantes, las cuales afectaban en la navegación y en la visibilidad. El avión alemán tenía la capacidad de realizar despegues y aterrizajes cortos, lo que permitía no tener que depender de pistas preparadas y poder lanzar a las tropas en puntos más cercanos al frente. Por todo ello, las menores dimensiones y la facilidad para maniobrar entre terreno compartimentado del Junkers Ju 52/3m hacían que su adaptabilidad al terreno sea mayor, contribuyendo de manera beneficiosa al éxito de la misión.

En cuanto a las amenazas enemigas, hay que destacar la presencia de defensas antiaéreas mediante fuego de artillería y ametralladoras por parte de las tropas del Rif. Por ello, aviones lentos y de gran tamaño serían considerados objetivos prioritarios y de fácil adquisición. El Ju 52/3m tiene un tamaño menor, una velocidad ligeramente superior y una gran robustez en su estructura, haciendo que su tiempo de exposición al fuego enemigo fuese menor. Hay que destacar también que este avión podía lanzar tropas desde alturas más bajas, reduciendo el tiempo que los paracaidistas estarían expuestos al fuego enemigo.

La capacidad de carga y transporte de tropas tiene una gran influencia a la hora de tomar una decisión. El Ju 52/3m tiene una menor capacidad que es compensada por un menor riesgo debido a su baja vulnerabilidad. Además, esta aeronave tiene una velocidad de lanzamiento de paracaidistas inferior debido a su diseño, lo que ofrecería una mayor seguridad a las tropas al reducir la fuerza del viento y una menor dispersión permitiendo alcanzar con más cercanía y la con la unidad reunida los objetivos establecidos.

En una posible operación nocturna, el Ju 53/3m destacaría por su eficacia debido a la naturaleza de su diseño. Este avión se caracterizaba por volar a baja velocidad y tener una gran estabilidad, lo que hacía de este una aeronave idónea para ejecutar operaciones donde la visibilidad fuese limitada y las condiciones fueran adversas. Además, tener el ala alta y los



dispositivos de hipersustentación amplios le hacían tener un control preciso durante operaciones que requerían maniobras en condiciones difíciles.

La logística del Ju 53/3m es más sencilla, teniendo un impacto positivo en la misión al no tener que depender de una unidad externa para su sostenibilidad. La sencillez y robustez características del avión alemán hacen que las reparaciones en el campo de batalla sean más rápidas. Esto, unido al consumo más eficiente debido al motor, hacía que se pudieran llevar a cabo más operaciones con los recursos disponibles.

4.1.2. Medio de descenso de tropas

En cuanto a las opciones dentro de los medios de descenso de paracaidistas disponibles durante la década de 1930, se resalta el paracaídas soviético PT-1, empleado por la Fuerza Aérea Soviética. Este paracaídas tenía una campana en forma circular fabricada con materiales de seda o algodón, siendo el nylon introducido años más tarde (ver Figura 11). El sistema de apertura de este tenía un carácter estático. El paracaídas se desplegaba de manera automática cuando el paracaidista, conectado previamente a una cuerda estática de la aeronave, realizaba el salto.



Figura 11: Paracaidista soviético haciendo uso del PT-1. Fuente: Revista militar Top War.

En primer lugar, teniendo en consideración el terreno que Alhucemas ofrecía, la operación hubiese requerido de un medio de descenso de tropas cuya principal característica fuese la capacidad para maniobrar y adaptarse al terreno. El paracaídas soviético, diseñado con materiales de larga duración y robusto en su estructura, tenía la consideración de paracaídas rotacional y direccional. Esto era debido a su diseño. La campana del paracaídas tenía forma circular y contaba con unos paneles de control que lo dotaban de una permeabilidad al aire adecuada, asegurando la seguridad y efectividad del salto. Además, las correas de control en su estructura ofrecían al paracaidista la posibilidad de controlar la dirección y la velocidad de descenso. Estas capacidades que integraba el paracaídas soviético tendrían como resultado la posibilidad de planear y ejecutar una maniobra que permita la adquisición de objetivos tácticos clave tanto dentro como tras el despliegue enemigo, pudiendo los paracaidistas tomar tierra a la mayor cercanía posible de ellos. Asimismo, el carácter direccional del PT-1 hacía de este un medio más seguro para los paracaidistas, provocando que el número de lesiones por impacto sea inferior. Todo esto tenía una transferencia directa a que la unidad tuviese un riesgo de dispersión menor, facilitando el reagrupamiento para empezar a combatir.

Otro aspecto a tener en cuenta para la elección del paracaídas óptimo con el que ejecutar una operación aerotransportada paracaidista es el tiempo que tarda el combatiente desde que toma tierra hasta que está en disposición de combatir. El paracaídas soviético, gracias a la disposición del arnés y al sistema de distribución del peso, permitía llevar a cabo el salto con el



paracaidista equipado, incluyendo armamento y equipo de combate al completo. Esta ventaja no la tendrían el resto de las unidades paracaidistas de la época, las cuales tendrían que hacer uso de elementos adicionales para lanzar su armamento y equipo. Los Fallschirmjäger alemanes, por ejemplo, requerían de unos contenedores adaptados para transportar sus rifles, ametralladoras, munición adicional y sistemas de telecomunicaciones, lanzados de la aeronave previo al salto de las tropas. Esto, en el contexto de una geografía escarpada como la del área de Alhucemas, se traduciría en una pérdida de tiempo para buscar y recuperar el equipo, en un aumento de la vulnerabilidad, y en una mayor separación de las unidades.

4.1.3. Sistema de entrenamiento

El sistema de entrenamiento a seguir por las unidades paracaidistas implicadas en una potencial operación aerotransportada sobre Alhucemas debería estar fundamentado en tres pilares claves: una excelente aptitud física del personal involucrado, un proceso de familiarización con el equipo, los sistemas de armas y procedimientos empleados en operaciones aerotransportadas mediante inserción paracaidista y por último, un desarrollo de las habilidades tácticas necesarias para estar en disposición de realizar acciones tácticas de cualquier tipo tras la toma de tierra.

La primera fase en la preparación para el combate sería el entrenamiento en tierra. En este período el combatiente sería sometido a un completo proceso de acondicionamiento físico a través de regímenes de ejercicio estrictos. En el contexto de Alhucemas, a la exigencia que supondría el salto del avión se sumarían las dificultades de un terreno compartimentado, haciendo que la condición física del paracaidista debiese ser impecable. Durante esta etapa, las tropas adquirirían los conocimientos teóricos que rodean a las operaciones aerotransportadas. Además, realizarían actividades prácticas que incluyen aprender el manejo del sistema del paracaídas, la confección del equipo, la técnica de salida del avión y la técnica de toma de tierra. Para ello, harían uso de torres de entrenamiento de salto, similares a las utilizadas por los soviéticos y alemanes en la década de 1930. También, serían instruidos en medidas de seguridad para mitigar los riesgos de la operación. Todo esto tendría una transferencia directa en aumentar la confianza del combatiente antes de llevar a cabo su primer salto.

Tras esta etapa comenzaría el entrenamiento de salto desde aeronaves. Esta fase enfatizaría el dominio de las habilidades técnicas necesarias para el salto. Se realizarían una serie de saltos a diferentes alturas en un entorno controlado. A medida que se adquiere experiencia se añadirían una serie de progresiones tales como el salto con equipo o el salto en ámbito nocturno a fin de instruir al paracaidista para operar en cualquier posible situación durante la operación en Alhucemas.

Otra parte fundamental de este sistema de entrenamiento sería llevar a cabo maniobras en territorio nacional simulando escenarios específicos de la zona de acción del Rif. Esto serviría para que los combatientes afronten un proceso de adaptación y familiarización con el entorno operativo, es decir, con el tipo de terreno, clima y condiciones a las que podrían enfrentarse. A su vez, se recrearían situaciones tácticas simulando las técnicas, tácticas y procedimientos de los rifeños en combate para así tratar de unificar procedimientos de actuación ante diferentes supuestos tácticos.

Los procedimientos de entrenamiento aerotransportado también abarcan componentes psicológicos significativos a fin de preparar a las tropas para las demandas en los entornos de alto estrés como Alhucemas. Comprender estos aspectos psicológicos es clave para que las tropas aerotransportadas adquieran la resiliencia y el arrojo que este tipo de operaciones conllevan.



4.2. PLANEAMIENTO TÁCTICO DE LA OPERACIÓN

4.2.1. Doctrina operativa

En la década de 1930, varias potencias reconocieron el potencial estratégico de las operaciones aerotransportadas, desarrollando doctrinas y creando unidades especializadas para su empleo. Entre las doctrinas desarrolladas en este período que podrían ser empleadas en Alhucemas cabe destacar la soviética y la alemana.

Líderes militares soviéticos como Sergei Kamenev, tras las experiencias adquiridas por el Ejército Rojo durante la Primera Guerra Mundial, resaltaron en sus escritos la importancia de la realización de operaciones sucesivas sobre todos los frentes del campo de batalla para alcanzar la victoria, rompiendo con el pensamiento popular de la época que defendía que la victoria era el resultado de una única y decisiva batalla (Robles, 2018).

En 1933, el Ejército Soviético desarrolló el concepto de *batalla profunda*, cuyo objetivo consistía en romper las defensas tácticas del enemigo con el empleo simultáneo de unidades acorazadas, apoyadas por artillería de largo alcance y aviación. Esta táctica trataba de sorprender al enemigo con una impetuosa y decidida acción ofensiva apoyada por el fuego de todos los sistemas de armas, penetrando en toda la profundidad de su despliegue defensivo (Robles, 2018).

La evolución del concepto de batalla profunda dio lugar al concepto de *operación en profundidad*, que fue elaborado y supervisado por Tukhachevsky y Alexander Yegorov, y recogido por la doctrina militar soviética en 1936 en los siguientes términos: «La Operación en Profundidad consiste en ataques simultáneos sobre las defensas del enemigo por la aviación y la artillería en toda la profundidad de las posiciones defensivas, penetración en la zona de defensa por unidades acorazadas, con un rápido paso del éxito táctico al éxito operacional con el objetivo de envolver y destruir al enemigo. El papel principal es jugado por la infantería, con el apoyo del resto de los diferentes tipos de fuerzas trabajando en el interés de la misma» (Robles, 2018, pp.6-7).

Las operaciones en profundidad tenían dos fases: la primera era la batalla en profundidad táctica, que debía ser seguida de la explotación del éxito táctico por medio de la realización de operaciones en profundidad (ver Figura 12).



Figura 12: Esquema de operación profunda. Fuente: Entrada batalla profunda Wikipedia.

Dentro de la doctrina soviética de los años 30, las unidades aerotransportadas paracaidistas fueron consideradas herramienta clave en la táctica del Ejército Rojo, pues ofrecían la capacidad de llevar a cabo operaciones más allá del frente inmediato que establecía el despliegue enemigo. Durante el planeamiento de las operaciones se realizaba un exhaustivo estudio del terreno de la



zona de acción para identificar puntos estratégicos en la retaguardia del enemigo cuyo asalto y posterior consolidación proporcionarían a los soviéticos una ventaja estratégica en la batalla. Eran considerados objetivos claves, entre otros, puntos en los que el enemigo tenía una superioridad posicional con respecto a las fuerzas propias como líneas de alturas, infraestructuras bajo dominio enemigo que posibilitaban el movimiento de personal y suministros como puentes o carreteras, puestos de mando, centros de comunicación o centros logísticos. A su vez, la inserción de estas unidades hacía que el enemigo no centrara su esfuerzo principal en el frente inmediato, haciendo que las fuerzas de choque avanzaran con mayor velocidad y efectividad. Todo esto implicaba la existencia de operaciones simultáneas en varios puntos del despliegue enemigo y todas meticulosamente coordinadas.

La doctrina alemana de la década de 1930 se fundamentaba en el concepto de *guerra relámpago* o *blitzkrieg* escrito en alemán. Esta doctrina tenía por objetivo sorprender al enemigo con ataques rápidos, sorpresivos y contundentes en un punto determinado, rompiendo sus líneas de defensa y avanzando hasta tomar objetivos claves establecidos. Todo ello sin dar opción al enemigo para reorganizarse y manteniendo en todo momento un alto grado de coordinación entre las diferentes unidades de ataque, tanto terrestres como aéreas (Del Rey y Canales, 2012).

Las operaciones de la infantería alemana o Wehrmacht tenían como premisa derrotar al enemigo de forma definitiva en el menor tiempo posible, evitando de esta manera las batallas de trincheras y desgaste propias de la Primera Guerra Mundial (Del Rey y Canales, 2012). Para ello, las tropas alemanas debían evitar el combate directo, centrándose en realizar ataques selectivos sobre objetivos estratégicos.

En el intento de la búsqueda de acciones decisivas durante las guerras relámpago, la doctrina soviética desarrolló la teoría del punto de esfuerzo máximo o *schwerpunkt*. Este punto marcaba la posición donde los blindados de las fuerzas Panzer y la aviación de la Luftwaffe debían llevar a cabo acciones conjuntas para romper las líneas defensivas del enemigo en un área específica (Del Rey y Canales, 2012). En esta teoría era fundamental el empleo de las tropas aerotransportadas paracaidistas, simultáneamente lanzadas en la retaguardia del despliegue enemigo con el objetivo de tomar puntos clave y desorganizar sus defensas. Una vez lograda la ruptura del frente, la teoría aplicada por las fuerzas alemanas buscaba destruir la capacidad de reacción y de toma de decisiones enemiga moviéndose más rápido para impedir la reorganización de su unidad y de sus defensas (Del Rey y Canales, 2012).

La fase final de la guerra relámpago consistía en ejecutar ataques concentrados sobre zonas en las que el enemigo había sido cercado y aislado previamente por las unidades móviles, acorazadas y mecanizadas. Estos ataques eran el resultado de la acción combinada de unidades de infantería, artillería y aviación sobre el cerco y sus proximidades.

Sin embargo, estas doctrinas no serían del todo eficaces en Alhucemas. En primer lugar, el carácter no convencional de las fuerzas rifeñas hace que su despliegue en el campo de batalla se caracterizara por su dispersión y flexibilidad. Esto se traduce en la inexistencia de un frente inmediato fortificado y de un despliegue en profundidad como era habitual en la doctrina de los ejércitos convencionales de la época. Además, el terreno compartimentado del Rif sumado al amplio conocimiento de los rifeños sobre él dificultaría una ofensiva en profundidad debido a que la velocidad de avance de las unidades sobre vehículos y a pie sería inferior.

La combinación entre estas dos doctrinas podría dar como resultado una táctica en Alhucemas basada en el empleo de las unidades paracaidistas para capturar inicialmente posiciones estratégicas clave, llevando a cabo acciones ofensivas rápidas y contundentes sobre determinados objetivos con el propósito de desorganizar las líneas enemigas, consolidando y expandiendo el control del territorio para facilitar el avance de las fuerzas de desembarco.

4.2.2. Puntos clave en el escenario del Rif

En este apartado se identificarán y estudiarán los puntos estratégicos sobre los cuales las hipotéticas unidades aerotransportadas paracaidistas del ejército español podrían haber actuado



en beneficio de la operación. Estos objetivos han sido resaltados a partir de un minucioso estudio del terreno de la zona de acción del Rif y del despliegue de las fuerzas rifeñas en la batalla.

El primer objetivo por destacar es la altura de Ben Hach Mohamed (ver Figura 12). Este accidente consistía en una colina empinada de carácter escarpado y rocoso con vegetación baja y dispersa. Su importancia estratégica en la batalla radicó en que tenía un dominio y una visual completa de la playa en la que se ejecutó el desembarco, la playa de Ixdin. Además, también controlaba la playa de la Cebadilla. Una vez desembarcadas las tropas españolas, se supo de la existencia de un núcleo de harkeños de Bocoya sobre esta altura y proximidades, estimados en 50 y 100 fusileros con ametralladoras, que defendían las playas de desembarco.



Figura 13: Posición de la altura de Ben Hach Mohamed en el área del Rif. Fuente: Elaboración propia a partir de los planos los mapas y planos del Centro Geográfico del Ejército.

El segundo objetivo estratégico por destacar es el Monte Malmusi (ver Figura 14). Este accidente del terreno se caracterizaba por ser una elevación prominente sobre un terreno rocoso, abrupto y sin abundante vegetación. Es considerado una posición estratégica debido a la visual que tenía sobre las playas de desembarco, especialmente sobre la Playa de la Cebadilla y la Playa de Morro Nuevo, y por el control que permitía de las rutas que conectaban las posiciones costeras y las posiciones interiores. En esta posición, las fuerzas rifeñas establecieron una sólida posición defensiva, creando refugios excavados en las rocas para mitigar los efectos de la acción combinada de la artillería y los hidroaviones españoles. Durante el día 21 de la operación, se llevaron a cabo misiones de reconocimiento a fin de conocer el grado de organización del enemigo en esta posición. Fue el día 23 cuando la Harka de Tetuán, y la Harka de Varela iniciaron el ataque sobre esta posición. A pesar de que la operación fue considerada un éxito, estos valientes harkeños sufrieron un gran número de bajas causadas por el fuego de fusilería, de artillería y granadas de mano.



Figura 14: Posición del Monte Malmusi en el área del Rif. Fuente: Elaboración propia a partir de los planos los mapas y planos del Centro Geográfico del Ejército.



4.2.3. Desarrollo de la operación

Las fuerzas propias implicadas en esta operación serían de entidad y composición tipo bandera, similar a un batallón (Bon.) de la época de 1925 (ver Figura 15). Cada batallón contaba en su orgánica con 3 compañías (Cia.) de fusiles, una sección (Sc.) de ametralladoras Hotchkiss y en algunos casos una sección de morteros ligeros. A su vez, cada compañía estaba compuesta por 3 secciones de fusileros. En total, 800 combatientes lanzados desde aeronaves Junkers Ju 52/3m sobre el escenario de Alhucemas.

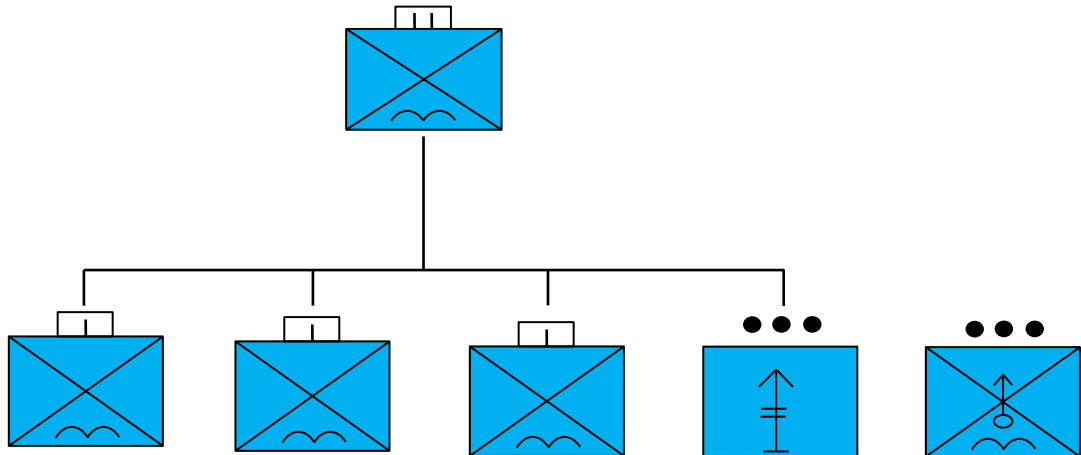


Figura 15: Orgánica batallón de 1925. Fuente: Elaboración propia a partir de símbolos tácticos convencionales actuales.

La misión de esta bandera paracaidistas (BPAC) sería realizar el día 8 de septiembre de 1925 a la hora H un salto nocturno sobre la zona de acción del Rif para tomar los objetivos estratégicos de Ben Hach Mohamed y el monte Malmusi, estableciendo así una cabeza de playa segura para el desembarco del resto de fuerzas propias.

El inicio de esta operación tendría lugar desde el aeródromo de Nador, núcleo de una población bajo dominio de los colonos españoles (ver Figura 16). Además, para el escenario real de la operación se habilitaron varias pistas de aterrizaje, cercanas a la zona de acción, con objeto de mejorar el servicio de repostaje y solucionar los problemas mecánicos que con bastante frecuencia sufrían los aparatos (Díez Rioja, 2019).

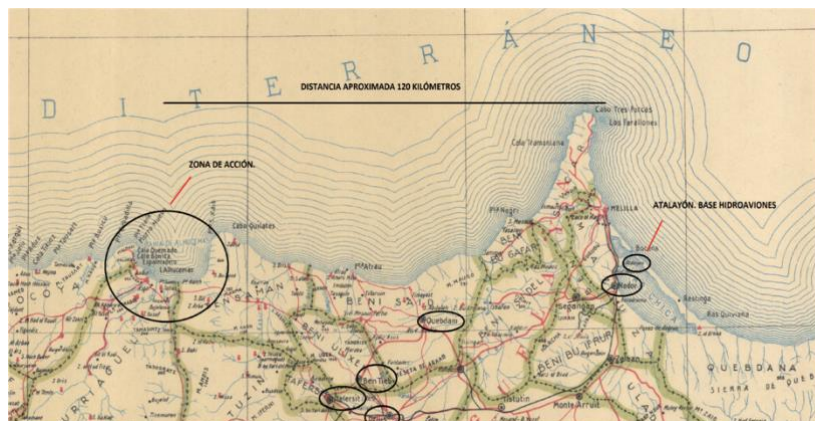


Figura 16: Posición aeródromo de Nador y de las pistas de aterrizaje habilitadas. Fuente: (Díez Rioja, 2019).

Teniendo en cuenta la capacidad máxima de transporte de tropas del Ju 52/3m, establecida en 18 paracaidistas equipados, la operación requeriría de 45 aeronaves disponibles y operativas para aerotransportar a la totalidad de la bandera en una rotación. Esto hubiese sido un desafío



difícil y poco realista dadas las posibilidades logísticas y tecnológicas de la época. Por ello, la inserción de las unidades paracaidistas tendría lugar en 2 rotaciones, lanzando alrededor de 400 paracaidistas y requiriendo de 23 aviones por rotación.

La distancia entre el aeródromo de Nador y el teatro de operaciones era de aproximadamente 120 km. Teniendo en cuenta que la velocidad de crucero de los Ju 52/3m era de 200km/h, el tiempo estimado de vuelo sería de 36 minutos por rotación.

Previas a esta operación, se llevarían a cabo misiones de reconocimiento del teatro de operaciones por parte de la aviación española. Esto hubiese servido de gran ayuda para obtener información actualizada sobre la zona de lanzamiento (Drop zone, DZ) y sobre los puntos estratégicos a tomar por parte de las unidades paracaidistas, tratando de identificar posibles obstáculos o presencia del enemigo. A su vez, estas misiones hubiesen favorecido a establecer una ruta principal y alternativa segura para la aproximación de las aeronaves desde el aeródromo de Nador hasta la DZ.

La posición de la DZ ha sido planeada sobre un valle con pendiente mínima, teniendo como dimensiones 2.000 metros de longitud y 350 metros de anchura (ver Figura 17). Se encuentra a una distancia de 2.000 y 1.800 metros de Ben Hach Mohamed y del Monte Malmusi respectivamente. Se destaca la importancia de tomar inicialmente las alturas que delimitan los flancos de la DZ, previamente bombardeadas para evitar la presencia enemiga durante la toma de tierra de las primeras unidades. Por ello, el reagrupamiento de las unidades se llevará a cabo sobre el líder en las alturas que dominan la DZ, coordinados previamente los sectores de las unidades sobre croquis. Las pasadas de la aeronave se realizarían dirección S-N.

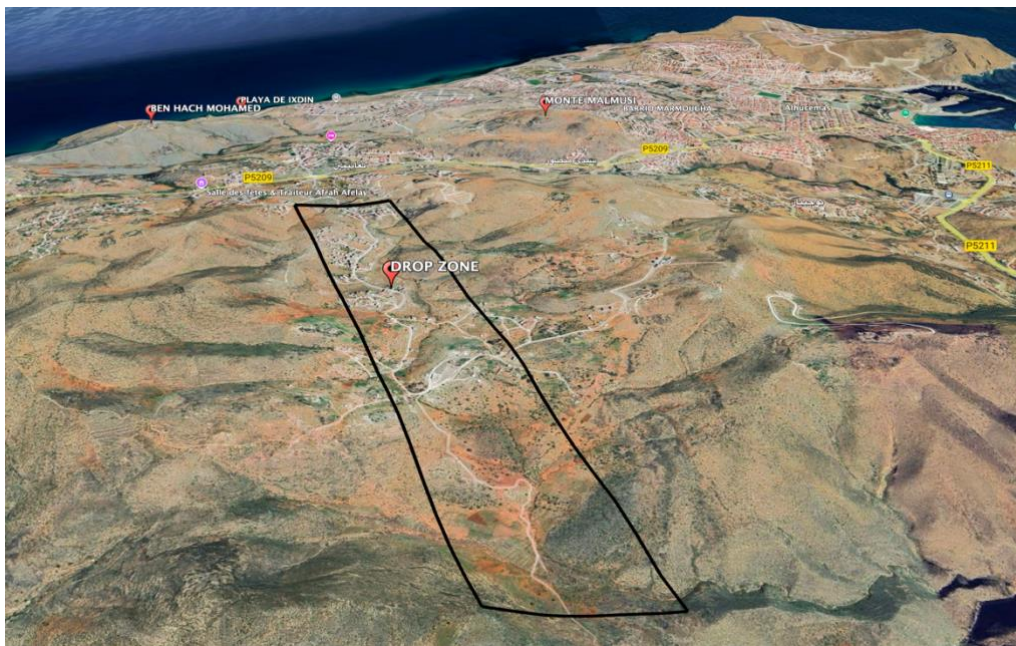


Figura 17: Imagen aérea actual de la DZ y de los objetivos. Fuente: Elaboración propia a través de Google Earth.

La primera rotación estará formada por dos compañías de fusiles, a la que se agregarán gran parte de las capacidades de las unidades de apoyo de ametralladoras y morteros. Las unidades de esta oleada, una vez reagrupadas, tendrán como objetivo inicial balizar la DZ y tomar las alturas que dominan la DZ, señalizando y asegurando la zona para la llegada de la segunda oleada. Asimismo, iniciarán la transmisión de información a las fuerzas de desembarco sobre la actividad del enemigo y el reconocimiento y jalonamiento de los itinerarios a seguir para la toma simultánea de los dos objetivos establecidos.

La segunda rotación estará compuesta por una compañía de fusiles, por el resto de las capacidades de las unidades de apoyo de ametralladoras y morteros y por elementos de logística para la operación terrestre tales como munición adicional o alimentos. Estas unidades tendrán



como objetivo expandir el perímetro de seguridad de la DZ, reforzar las posiciones y reabastecer a las unidades de la primera rotación.

La siguiente tabla resume la secuencia de acontecimientos de la operación:

Fase	Hora de Inicio	Hora de Finalización	Duración
Preparación en el Aeródromo	1:30 AM	3:00 AM	1.5 horas
Vuelo Rotación 1	3:00 AM	3:36 AM	36 minutos
Lanzamiento Rotación 1	3:36 AM	3:51 AM	15 minutos
Reabastecimiento Rotación 2	3:51 AM	5:21 AM	1.5 horas
Vuelo Rotación 2	5:21 AM	5:57 AM	36 minutos
Lanzamiento Rotación 2	5:57 AM	6:12 AM	15 minutos
Consolidación Post- Rotación	6:12 AM	7:00 AM	48 minutos

Tabla 3: Secuencia de la maniobra aerotransportada. Fuente: Elaboración propia.

Una vez reagrupado el conjunto de las unidades participantes en la operación, se iniciará la toma simultánea de los objetivos predefinidos a fin de establecer una cabeza de playa segura para la llegada de las fuerzas de desembarco.

Las medidas de coordinación para la operación serían adaptadas a los recursos disponibles en 1925. El elemento principal para llevar a cabo la coordinación entre las unidades serían las transmisiones. Según el teniente coronel Martín Tornero, en el escenario real de la operación, cada unidad de maniobra de tipo batallón contaba con una sección de enlace en base a equipos de telefonía y señales ópticas a fin de garantizar la coordinación entre las unidades. Por ello, se destaca la importancia de mantener un enlace continuo con las fuerzas de desembarco a fin de informar sobre el desarrollo de la operación aerotransportada. La coordinación con la aviación y la artillería naval en la solicitud o en la dirección de fuegos también se realizará por enlace radio. Las unidades paracaidistas tendrán acceso al plan de fuegos con los objetivos designados facilitando así la transmisión de información.

El balizamiento de la DZ se realizará haciendo uso de luces ópticas, pues el lanzamiento de las tropas tendrá lugar en arco nocturno. Los límites de la DZ se marcarán de color rojo y el centro de color verde. Esto será clave para maximizar la eficacia de las sucesivas oleadas.

Una vez adoptado el despliegue de las unidades sobre las alturas que dominan la DZ, se procederá a marcar los límites con luces ópticas y banderolas rojas a fin de que la aviación militar, en sus cometidos de bombardear posiciones enemigas, no efectuó acciones de fuego en el área de acción de las fuerzas propias.

Reagrupado el conjunto de unidades que participan en la operación, se iniciará movimiento para llevar a cabo el ataque simultáneo de los objetivos de Ben Hach Mohamed y del Monte Malmusi. El esfuerzo principal se realizará sobre el Monte Malmusi debido a la proximidad que tiene su posición con respecto al grueso del despliegue enemigo. A su vez, desde esta posición se podrá proporcionar un mejor apoyo por el fuego a las primeras acciones ofensivas que realizarán las fuerzas de desembarco sobre las alturas de Morro Nuevo. Por ello, una compañía realizará el asalto sobre Ben Hach Mohamed y las otras dos sobre el Monte Malmusi. Las capacidades de las secciones de apoyo se distribuirán entre los dos objetivos, agregando una mayor cantidad de medios a las dos compañías que actúan sobre el Monte Malmusi. Este movimiento hacia los objetivos será coordinado con la aviación vía radio y haciendo llegar a las



aeronaves el itinerario que las fuerzas a pie van a seguir. La aviación dará apoyo cercano a las fuerzas propias en este movimiento.

La orden para la toma simultánea de los objetivos se dará por radio. En su defecto, se establecerá una medida de coordinación horaria, siendo H la hora en la que se inició el movimiento desde la DZ y H+1.5 la hora a la que se realizará el ataque si no se ha dado la orden antes vía radio. De manera que no más tarde de (NLT) las 10:00 las posiciones están tomadas y consolidadas.

Una vez tomadas las posiciones y establecida una cabeza de playa segura, se informará a las fuerzas de desembarco vía radio. De no tener enlace, se desplegarán banderolas de color verde en el punto más alto de las posiciones para que los buques al aproximarse a la playa de Ixdin tengan visual y procedan al desembarco de las tropas. Como última opción, se hará uso de humos de color verde en ambas posiciones para proceder a al desembarco.

4.2.4. Impacto de la operación

Una hipotética operación aerotransportada mediante inserción paracaidista cuya misión hubiese sido la toma simultánea de los objetivos de la altura de Ben Hach Mohamed y el monte Malmusi podría haber tenido un impacto positivo importante en el desarrollo inicial de la batalla.

En primer lugar, el éxito de esta misión podría haber supuesto una ventaja estratégica considerable en términos de un control efectivo del terreno en los inicios del desembarco. Esto tiene como implicación directa el establecimiento de una cabeza de playa segura. El control inicial de las alturas que rodeaban la Playa de Ixdin, lugar de desembarco inicial, y de la Cebadilla, podría haber establecido un perímetro de seguridad clave para la ejecución de la maniobra más crítica de la operación, el desembarco de la fuerza. El dominio de las posiciones sobre el terreno haciendo uso de armas de apoyo como ametralladoras y morteros a modo de fuego de cobertura, podría haber minimizado el tiempo de exposición de las fuerzas propias a las acciones de fuego enemigas, permitiendo que el desembarco se desarrollara de manera más organizada y con mayor seguridad y rapidez. Además, se podría haber maximizado la eficacia en términos de coordinación con las fuerzas de desembarco. La capacidad de actualizar la información sobre la situación del terreno y del enemigo, podría haber permitido ajustes en la manera de desembarcar y en el despliegue inicial de las tropas para ejecutar las primeras acciones ofensivas sobre la posición estratégica de las alturas del Morro Nuevo. Estos objetivos podrían haber sido empleados, a su vez, como puestos de mando avanzados. De esta manera, en el día 1 de la operación se podría haber establecido una línea avanzada bajo dominio de las fuerzas españolas desde Morro Nuevo hasta el Monte Malmusi a fin de llevar a cabo tareas de reorganización, reabastecimiento y planeamiento de las siguientes acciones ofensivas (ver Figura 18).



Figura 18: Territorio bajo dominio español el día 1 de desembarco tras el éxito de la operación aerotransportada. Fuente: Elaboración propia a partir de (José y Moyano, 1991).



En el escenario real de la batalla, esta línea defensiva fue establecida el día 23 de la operación. Este establecimiento temprano de la línea avanzada hubiese supuesto un menor desgaste para las tropas de desembarco, reforzando la moral para llevar a cabo las siguientes operaciones.

Además, esta operación hubiese mitigado el riesgo a sufrir determinadas situaciones que no afectaron de manera positiva a la maniobra. La primera de ellas fue en términos de logística. Los hostigamientos enemigos en el movimiento y en la realización de trabajos en las playas iniciales junto a las dificultades propias del desembarco a brazo de municiones y materiales, hicieron que no se alcanzaran los niveles logísticos previamente calculados para el primer día. Se requirieron 24 horas más, con la consiguiente hipoteca de barcasas que no pudieron quedar a disposición de la brigada de Melilla, retrasándose con ello el desembarco de las siguientes oleadas. El establecimiento de una cabeza de playa segura previo al desembarco de las tropas hubiese permitido al general Sanjurjo planear y ejecutar el desembarco de una manera más organizada, pudiéndole dar una mayor prioridad al desembarco de los elementos de logística para la operación.

La segunda situación fue una cuestión de táctica. Esta se dio cuando el jefe de la división de desembarco, José Sanjurjo, informó al general Primo de Rivera de que los proyectiles que lanzaban los cañones de los buques de la Escuadra Francesa no hacían blanco sobre algunas piezas que estaban provocando mucho daño a las unidades desembarcadas (ver Figura 19). En efecto, la orografía permitió a los rifeños ubicar las piezas de artillería estratégicamente, como ya ocurrió en 1915 en los Dardanelos, donde las baterías de campaña, abrigadas por crestas paralelas a la costa, sostuvieron vigorosamente las líneas turcas, causando grandes pérdidas a las escuadras enemigas, cuyos cañones se mostraron impotentes contra ellas (Díez Rioja, 2019). Los objetivos planeados, dada su dominancia respecto a las posiciones de artillería del enemigo, podrían haber sido empleadas como observatorios. Esto hubiese servido de gran ayuda para maximizar la eficacia de la artillería naval, pudiendo dirigir y coordinar los apoyos de fuego de las unidades de desembarco.

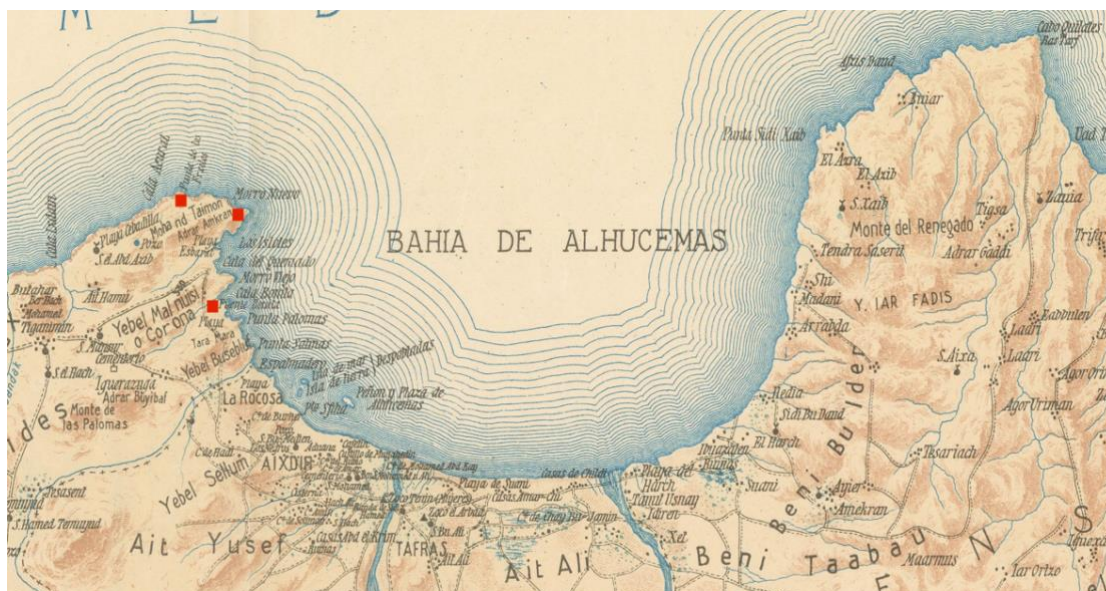


Figura 19: Posición de las baterías enemigas cercanas a las playas de desembarco. Fuente: Elaboración propia a partir de los planos los mapas y planos del Centro Geográfico del Ejército.



La presencia de la BPAC también podría haber contribuido a suplir la ausencia de las dos banderas del tercio y el tabor de regulares dedicados a despejar la situación de Kudia Tahar el 9 de septiembre. Abd el-Krim, motivado por el desembarco de las tropas españolas en Alhucemas, llevó a cabo ofensiva contra el campamento de Kudia Tahar, núcleo bajo dominio de las fuerzas coloniales. Aunque esta costosa operación fue un éxito levantando el asedio el día 13 de septiembre, distrajo a ciertas unidades del objetivo principal. Por ello, los paracaidistas, hubiesen favorecido a mejorar los contingentes para afrontar ambos teatros de operaciones.

El carácter sorpresivo y desmoralizador de esta operación podría haber cambiado el desarrollo de la batalla en favor de las tropas españolas. La doctrina de los ejércitos convencionales sobre el empleo de unidades paracaidistas en operaciones aún estaba por desarrollar. Es por ello por lo que una operación aerotransportada en Alhucemas podría haber sembrado la confusión y el caos en las fuerzas de Abd el-Krim. El desconcierto provocado por el lanzamiento inicial de tropas en puntos estratégicos desconocidos por los rifeños hubiese supuesto una desorganización en su despliegue y en sus posiciones defensivas, forzándoles a tomar decisiones rápidas e imprecisas. A su vez, la inserción de tropas en el interior del terreno del Rif podría haber cambiado de manera precipitada y descoordinada la manera en la que Abd el-Krim defendía el territorio, dejando de ser el esfuerzo principal defender la bahía de Alhucemas y sus proximidades de las fuerzas de desembarco. Este posible cambio en el despliegue se podría haber traducido en un desembarco de las fuerzas españolas sin una resistencia con un grado de organización alto sobre las cabezas de playa. El efecto psicológico que todos estos factores podrían haber ocasionado en las fuerzas rifeñas podría haber sido trascendental. La posible ocupación de posiciones estratégicas rifeñas por parte de las unidades paracaidistas momentos previos al desembarco de las fuerzas por vía marítima y a la acción de los bombarderos, podría haber supuesto una disminución de la moral de combate de los rifeños, llevándolos a un posible retroceso o rendición.

4.3. ALHUCEMAS Y NORMANDÍA

La comparación entre el escenario simulado creado en Alhucemas y el escenario real de Normandía revela ciertas similitudes y diferencias en la manera de emplear las fuerzas paracaidistas.

La principal similitud entre estos dos escenarios se centra en la misión encomendada a estas unidades. En ambas operaciones el propósito del escalón superior era el lanzamiento inicial de tropas paracaidistas a fin de facilitar el desembarco y avance de las unidades principales. La clave del éxito para cumplir este propósito era la toma simultánea de determinados objetivos estratégicos, resultado de un riguroso estudio de aquellas posiciones que proporcionarían una ventaja inicial en la batalla. El 6 de junio de 1944, los países aliados iniciaron la invasión de Normandía para poner fin a régimen nazi en Europa. La invasión se fundamentó en una operación anfibia a gran escala, precedida de una operación aerotransportada mediante la inserción de tropas paracaidistas aliadas. En total, en torno a 156.000 tropas de desembarco y 24.000 paracaidistas. Acompañarían al desembarco el lanzamiento de tres divisiones paracaidistas, la 82ª y la 101ª norteamericana y la 6ª aerotransportada británica. Las divisiones norteamericanas tenían como cometido asegurar posiciones estratégicas en las proximidades de la playa de Utah, entre ellas el pueblo de Sainte-Mere-Église, determinados puentes sobre el río Merderet y ciertos cruces de carreteras y puentes en la zona de Carentan. La 6ª división aerotransportada británica tenía el cometido de proteger el flanco oriental de todo el desembarco, así como neutralizar o destruir las baterías al este del canal y río Orne y por tanto asegurar los dos puentes Pegasus y Horsa sobre el río y canal que pudieran garantizar el apoyo a en la orilla oriental (Martínez & Merlo, 2019). En el escenario simulado creado en Alhucemas las unidades paracaidistas tendrían un cometido similar, siendo empleadas para la toma inicial de un objetivo estratégico, el monte Malmusi.



Además, ambas operaciones coinciden en que se desarrollarían con un componente de sorpresa que proporciona el arco nocturno. El salto paracaidista aliado sobre la zona de acción de Normandía se llevó a cabo en plena madrugada, entre las 00:15 y las 01:30 horas del 6 de junio de 1944, a fin de maximizar el componente sorpresivo y disminuir la exposición de los aviones de transporte al fuego de artillería alemán. A pesar de la dispersión de tropas debido a la falta de visibilidad y el fuego enemigo, esta operación redujo la capacidad de respuesta inmediata de los alemanes y permitió a los aliados establecer y consolidar una cabeza de puente consistente previa a la llegada de las fuerzas de desembarco. En Alhucemas, los primeros paracaidistas también serían lanzados en la madrugada, más concretamente a las 03:36h, asegurando el objetivo estratégico idealmente antes del amanecer.

Otra similitud es la necesaria y precisa coordinación que el éxito de estas complejas operaciones requiere. El Día D, la coordinación entre las unidades aerotransportadas y las fuerzas navales de desembarco fue clave para la consecución del éxito de la invasión aliada. Las tropas paracaidistas aseguraron puntos críticos en la retaguardia del despliegue alemán, permitiendo el avance de las fuerzas terrestres en las playas sin encontrar una resistencia férrea e impidiendo la reorganización y la llegada de refuerzos del enemigo. Estas coordinaciones también se apoyaron en un plan de comunicación desarrollado, donde cada unidad tenía cometidos claros y se facilitaba el relevo de las fuerzas de a pie.

La principal diferencia residiría en la escala y en los medios disponibles para ejecutar la operación. La maniobra aerotransportada en Normandía involucró a decenas de miles de tropas, aproximadamente 24.000 paracaidistas lanzados por una interminable flota de en torno a 13.000 aviones y planeadores. Además, los países aliados tenían en posesión una extensa cadena de recursos logísticos a fin de sostener a las unidades paracaidistas durante los primeros días de batalla en la retaguardia enemiga. La competencia industrial y tecnológica de los aliados permitió también coordinar el apoyo aéreo y terrestre de forma masiva. El ejército español de 1925 no tenía las capacidades logísticas y tecnológicas necesarias para ejecutar una operación a igual escala. Las limitaciones en el número de aeronaves y tropas reducen de manera significativa tanto el alcance como la duración de la operación.

Asimismo, las diferencias en el terreno de ambos teatros de operaciones también son de gran relevancia. A pesar de la gran dispersión que experimentaron las divisiones paracaidistas, Normandía se trataba de un área relativamente llana, en gran parte de su extensión con zonas de campo abierto y determinadas zonas boscosas, facilitando el aterrizaje y favoreciendo el reagrupamiento de las tropas dispersadas. En Alhucemas, el terreno compartimentado haría de estas acciones una ardua tarea para las tropas paracaidistas, aumentando el riesgo de la operación y obligando a tener en mente posibles planes de contingencia en la operación.

Por último, cabe destacar la diferencia existente entre las doctrinas empleadas en cada operación. En la fecha del desembarco en Normandía, los aliados ya contaban con un nivel avanzado de entrenamiento específico para operaciones aerotransportadas, contando en su historial bélico con experiencias en batallas como Sicilia e Italia en las que se ejecutó el lanzamiento de tropas paracaidistas en la retaguardia del despliegue enemigo. La doctrina de operaciones aerotransportadas del ejército español en 1925 aún estaba por desarrollar, no disponiendo de unidades específicas para llevar a cabo estos cometidos.



5. CONCLUSIONES

La elaboración de este trabajo ha permitido indagar de manera contrafactual en la posibilidad de llevar a cabo una operación aerotransportada mediante inserción paracaidista en el desembarco de Alhucemas, haciendo ver como esta anacrónica maniobra podría haber cambiado el trascurso de la batalla desde su comienzo. El análisis táctico de la operación revela como, a pesar de la limitación que los recursos logísticos y tecnológicos de 1925 ofrecían, esta operación hubiese incrementado de manera significativa el porcentaje de éxito de las fuerzas españolas en la batalla. Además, el carácter contrafactual del estudio resalta la importancia en la evolución doctrinal, ya que las operaciones aerotransportadas en Alhucemas no estaban contempladas mientras que años más tarde en Normandía fueron decisivas. Esta memoria subraya la relación tan directa y estrecha que tiene la táctica militar con la tecnología, favoreciendo el desarrollo de estrategias cada vez más efectivas en los escenarios bélicos.

El estudio del contexto histórico y militar del desembarco de Alhucemas ha sido clave para entender el alto nivel de influencia que tienen las circunstancias de la época en la planificación y ejecución de una operación. Este análisis de la situación muestra el alto grado de dificultad de la maniobra a nivel táctico en el contexto de las operaciones en la guerra del Rif y resalta la trascendencia de esta operación como precursora de futuras doctrinas de operaciones conjunto-combinadas, donde la participación de fuerzas navales, terrestres y aéreas fue fundamental. El entendimiento de estos componentes históricos y tácticos proporciona una base contundente para el estudio contrafactual que plantea la hipotética incorporación de una operación aerotransportada en la batalla, ofreciendo una visión clara sobre la importancia e influencia del desembarco de Alhucemas en el desarrollo de las operaciones anfibia modernas.

El análisis de la posible ejecución de una operación aerotransportada en la batalla de Alhucemas ha evidenciado el requerimiento de unos recursos logísticos y tecnológicos a los que las fuerzas españolas de 1925 no tenían acceso. Este estudio resalta la dependencia mutua entre los medios técnicos y la doctrina operativa para garantizar el éxito de una operación.

La comparación entre la operación aerotransportada simulada en Alhucemas y la real ejecutada en Normandía revelan tanto similitudes como diferencias notables. Ambas persiguen el objetivo estratégico de utilizar tropas paracaidistas para asegurar puntos clave, lo que facilita el avance de las fuerzas principales, y se basan en el elemento sorpresa a través de operaciones nocturnas y en una rigurosa coordinación entre unidades. No obstante, las disparidades en los recursos técnicos y logísticos son evidentes: en Normandía, los aliados contaban con una amplia capacidad industrial, logística y tecnológica, además de una doctrina elaborada para operaciones aerotransportadas, mientras que el ejército español en 1925 carecía de dichos avances, lo que restringía la magnitud, el alcance y la complejidad de la operación. Estas diferencias reflejan las limitaciones inherentes a su contexto histórico y las habilidades de cada parte en sus respectivas épocas.

La creación de un escenario alternativo en el que las fuerzas paracaidistas tuvieran protagonismo en Alhucemas ofrece una perspectiva valiosa sobre cómo el control inicial de dos posiciones estratégicas habría sido trascendental en la batalla, favoreciendo el dominio inicial del terreno y el avance de las tropas de desembarco. El hipotético éxito de la operación hace ver que la inclusión de unidades aerotransportadas podría haber reducido el riesgo y el desgaste de las fuerzas de choque, especialmente el momento del desembarco, al haber establecido una cabeza de playa más segura y efectiva bajo control de las fuerzas propias.

La evaluación de la viabilidad táctica y estratégica de la supuesta operación paracaidista tiene como resultado que, a pesar de las limitaciones logísticas y tecnológicas existentes, el impacto habría sido trascendental en beneficio de las fuerzas españolas, las cuales comenzarían el desarrollo de la batalla con una ventaja estratégica considerable, contrarrestando la ventaja inicial de los rifeños debido a su profundo conocimiento del terreno del Rif.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aragón, M., Gahete, M., & Benlabbah, F. (2006). *El protectorado español. La historia trascendida*.
- Bilstein, R. E. (1998). *Airlift and Airborne Operations in World War II*.
- Caballero Jurado, C. (1996). *Revista Defensa-Fallschirmjaeger: Los paracaidistas alemanes en la Segunda Guerra Mundial*. Revista Defensa.
- De Madariaga, M. R. (2007). El Protectorado Español en Marruecos. *Anales de Historia Contemporánea*.
- Del Rey, M., & Canales, C. (2012). *Blitzkrieg. La victoria alemana en la guerra relámpago*.
- Díez Rioja, R. (2019). *El desembarco de Alhucemas. La operación definitiva del colonialismo español en Marruecos (1911-1925)*.
- El Mesaoudi-Ahmed Messaud, F. (2015). *El Rif en el primer tercio del siglo XX (1900-1930)*.
- Euroasia1945. (2012a). Junkers Ju 52. *Euroasia1945*.
<https://www.eurasia1945.com/armas/aire/junkers-ju-52/>
- Euroasia1945. (2012b). Tupolev TB-3. *Eurasia1945*.
<https://www.eurasia1945.com/armas/aire/tupolev-tb-3/>
- Garrido Anguís, M. (2018). *La Guerra del Rif y la política en el protectorado español de Marruecos*.
- Glantz, D. M. (1984). *The Soviet Air Experience*.
- José, F., & Moyano, J. (1991). *El desembarco de Alhucemas, un hito de la historia militar*.
- López Cobia, D. (2022). *Las fuerzas aerotransportadas de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial*. Davidlopezcobia. <https://www.davidlopezcobia.es/blog/326-las-fuerzas-aerotransportadas-de-estados-unidos-en-la-segunda-guerra-mundial>
- Martín Tornero, A. (1991). *El desembarco en Alhucemas. Organización, ejecución y consecuencias*.
- Martínez, J., & Merlo, D. E. (2019). Normandía. 75 años de la invasión. *Revista de Historia Militar*, 126, 175–256.
- Molina, M. G. (2016). El primer paracaidista Méndez Parada, un nombre para una Escuela. *Revista de Historia Militar Número*, 120, 127–156.
- Revuelta, J. (2007). *Historia del Paracaidismo Militar en España*. Cascoscoleccion. <https://www.cascoscoleccion.com/espana/esm1pac1.html>
- Robles, M. C. (2018). *El Arte Operacional Ruso: de Tukhachevsky a la actual «Doctrina Gerasimov»* *El Arte Operacional Ruso: de Tukhachevsky a la actual «Doctrina Gerasimov»* *The Russian Operational Art: from Tukhachevsky to the «Gerasimov Doctrine»*.
- Sales, A. V. (2000). *Alhucemas: 75 años después. Análisis de la primera acción conjunta de las fuerzas españolas*.
- San Felipe, M. A. (2021). *Cien años del Desastre de Annual. Historia de una amarga derrota*.
- Sánchez, S. J. (2019). *Paracaídas: el reto del salto al vacío*. https://historia.nationalgeographic.com.es/a/paracaidas-reto-salto-vacio_12905
- Tejada, C. (2021). *Centenario de la Campaña de Melilla de 1921*.



ANEXOS

IMÁGENES DE LA CAMPAÑA DEL RIF

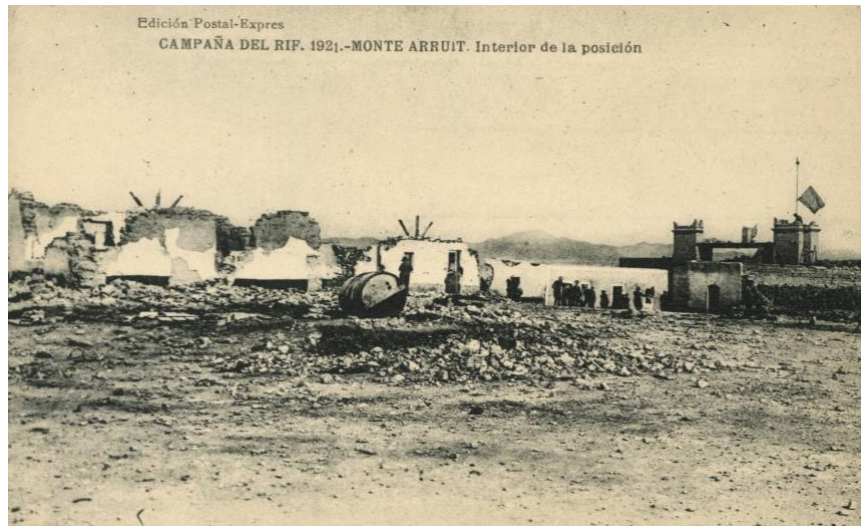


Figura 20: Interior de la posición a defender en Monte Arruit. Fuente: Archivo General Militar de Madrid.



Figura 21.: Cadáveres españoles en la posición de Monte Arruit tras el Desastre de Annual. Fuente: Archivo General Militar de Madrid.



Figura 22: Teniente coronel Fernando Primo de Rivera, jefe del Regimiento 'Alcántara'. Fuente: José Luis Jiménez.



Figura 23: Bahía de Alhucemas. Fuente: Archivo General Militar de Madrid.



Pedro Peloché López



Figura 24: Vista aérea del desembarco de Alhucemas. Fuente: Archivo General Militar de Madrid.



Figura 25: Miguel Primo de Rivera junto al general Sanjurjo y otros militares después del desembarco de Alhucemas. Fuente: Biblioteca Nacional de España.



Figura 26: Muhammad Ibn 'Abd el-Karim El-Jattabi, jefe de la resistencia rifeña. Fuente: Revista Ejército.



Figura 27: Combatientes rifeños en 1922. Fuente: L'Humanité.



Figura 28: Concentración de tropas españolas con destino a la guerra del Rif, 1921. Fuente: Kutxa Fototeka.



Figura 29: Militares españoles posando en la cabila de Ymurruten que habían tomado al enemigo. Fuente: Mundo gráfico.