

Por Tierra, Mar y Aire, en 1916

## «El día de Anyera»

EMILIO HERRERA ALONSO  
Coronel de Aviación

**E**n 1916, las comandancias generales de Ceuta y de Larache, llevaron a cabo en el territorio de Yebala una operación en la que —por primera vez en la historia de las guerras— actuarían coordinadas en campaña, fuerzas de Aire, de Mar y de Tierra.

### LA AVIACION EN MARRUECOS EN AQUELLOS PRIMEROS AÑOS

**A**l hacerse cargo de la Alta Comisaría de España en Marruecos, el general Marina llamó al coronel Vives para con él estudiar la posible participación de la Aviación en las operaciones que se proyectaban en torno a la plaza de Tetuán. Decidida aquélla, eligió Pedro

Vives para aeródromo un terreno despejado en Sania Ramel, no lejos de Tetuán, junto al río Martín, terreno que se consideró el más adecuado, pese a estar a tiro de fusil del enemigo que se hallaba establecido en la margen derecha de dicho río.

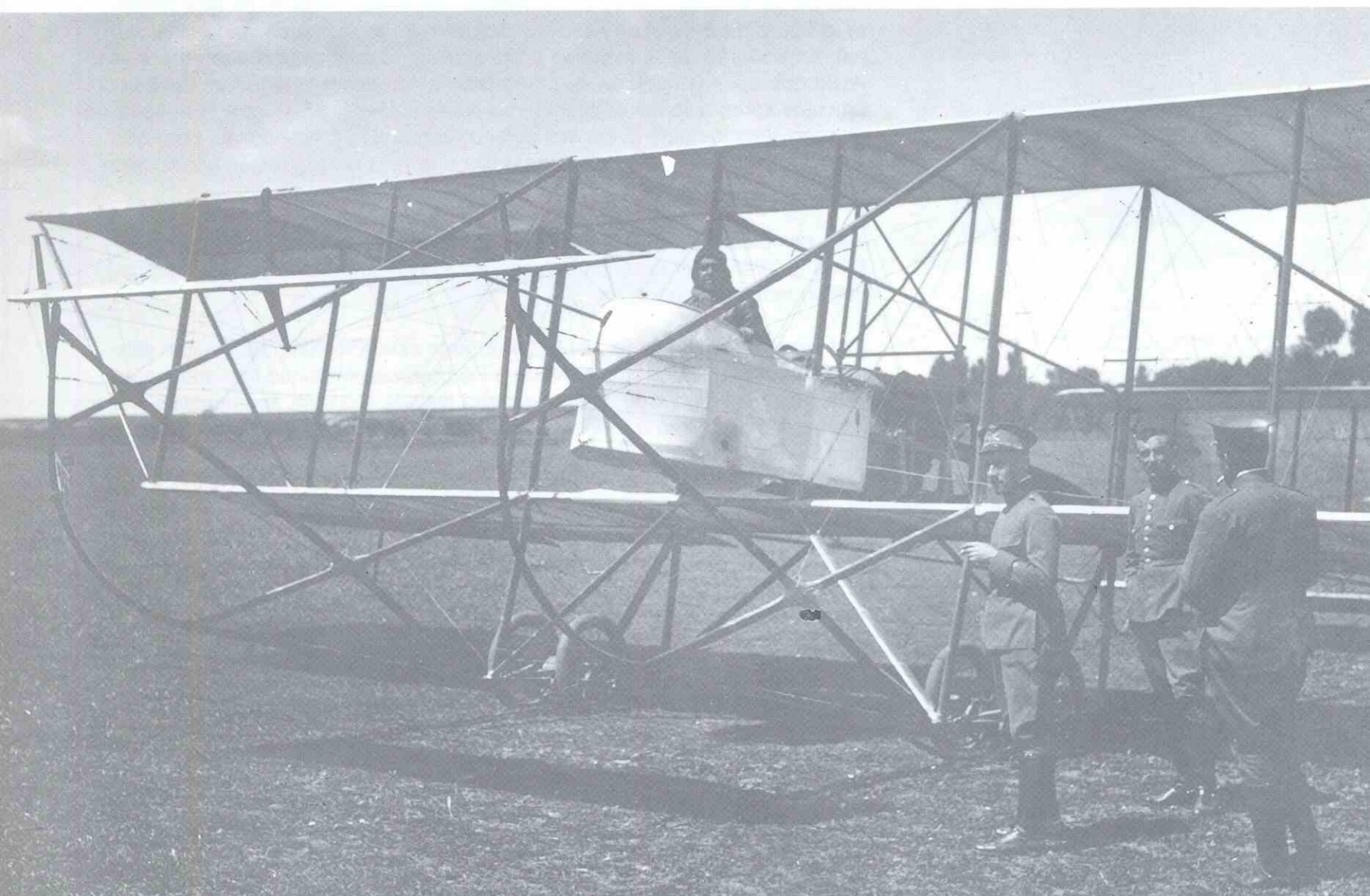
Trasladada por vía terrestre y marítima, de Cuatro Vientos a Tetuán, el 1 de noviembre se encontraba ya en Sania Ramel, con todo su personal y material, una escuadrilla al mando del capitán Alfredo Kindelán<sup>1</sup>. Era ésta la primera uni-

dad de aeroplanos que en la Historia iba a actuar en campaña.

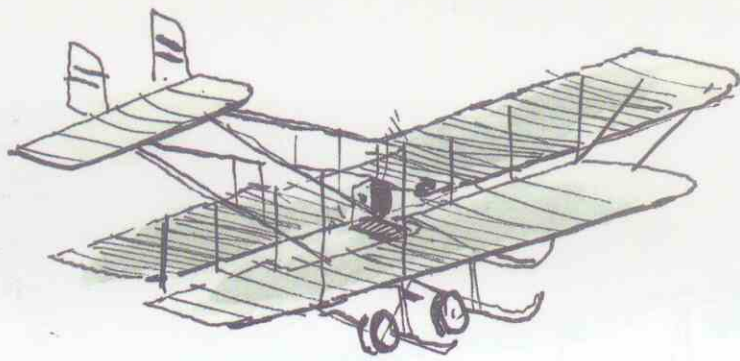
El día 3 se realizó el primer servicio aéreo sobre territorio enemigo, llevando a cabo, a vanguardia de la posición de Laucién, una misión de reconocimiento; a ésta siguieron varias más en días sucesivos, realizando la escuadrilla su primera acción ofensiva el 25, apoyando con un biplano *Löhner* el avance de los soldados españoles en una operación a vanguardia de Laucién; se arrojaron ocho bombas de tres kilos y medio, con gran éxito psicológico, rebajando la moral de los rebeldes y entusiasmando a los soldados españoles que dieron por sentado que se había causado gran daño al enemigo.

Ante el éxito logrado por esta unidad en las operaciones, y habiendo solicitado una escuadrilla el comandante general de Larache, eligió el coronel Vives para aeródromo un terreno, en Arcila, al norte de la plaza, y el 29, en un biplano *Löhner* pilotado por S.A.R. el Infante don Alfonso, se trasladó en vuelo al

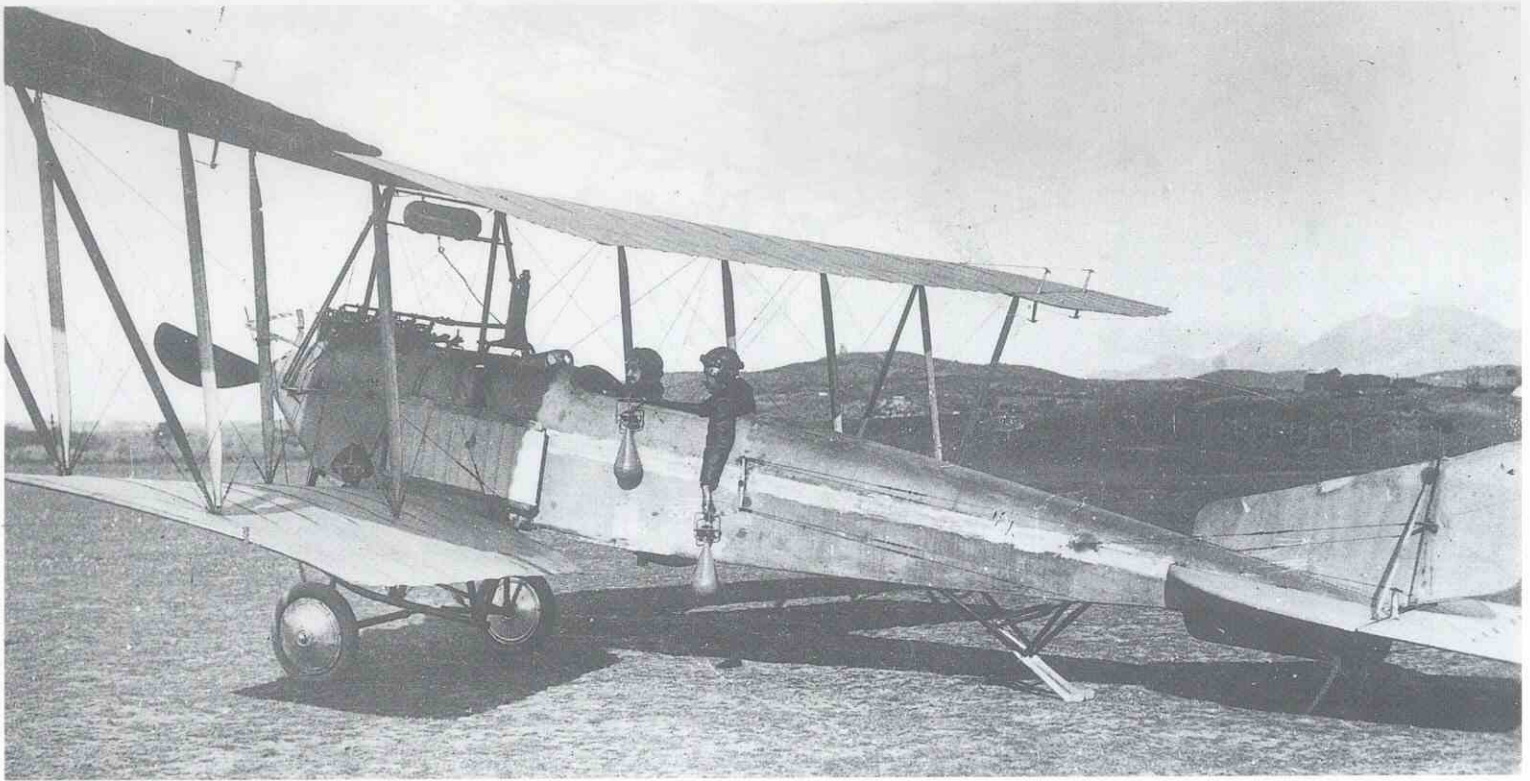
<sup>1</sup>Además del propio capitán Kindelán, el personal de vuelo de dicha escuadrilla lo formaban los pilotos, capitanes Eduardo Barrón y Alfonso Bayo, y los tenientes S.A.R. el Infante don Alfonso de Orleans, Luis Moreno Abella, Julio Ríos, Carlos Alonso y Carlos Cortijo, y los observadores, capitanes Victoriano Campodeza, Carlos Cifuentes y Manuel Barreiro, y los tenientes Vicente Ruiz de Arcaute, Manuel O'Felan y el alférez de navío Pablo Mateo Sagasta.











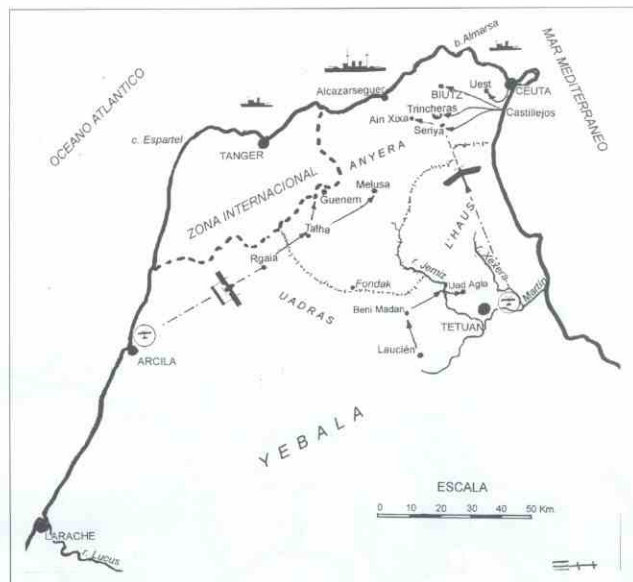
nuevo aeródromo, sobrevolando la zona insumisa durante una hora y media, obteniendo fotografías del campamento del Raisuni y de la desconocida zona en torno al Fondak de Ain Yedida.

Dos días más tarde, tres *Farman* al mando del capitán Alfonso Bayo, volaban de tetuán a Arcila, estableciéndose en el nuevo aeródromo. Esta escuadrilla prestó una gran ayuda en las operaciones que se desarrollaron en la Comandancia de Larache, al mando de la cual se encontraba, a la sazón, el general Fernández Silvestre. Posteriormente se reforzó la unidad con dos aviones más.

En marzo de 1914 se preparó un aeródromo en Larache, instalándolo inicialmente en Nador, siendo trasladado poco después a Auámara, campo que aunque más alejado de la plaza, reunía mejores condiciones.

En abril se trasladó el coronel Vives a Melilla para elegir un terreno desde el que pudiera actuar una escuadrilla, eligiéndolo en las proximidades de Zeluán, entre este punto y Buhenzain, a la orilla del río Zeluán, y no lejos de la alcazaba que allí se alza. No era el terreno ideal, pero se seguía en aquella zona la política de no expropiar tierra cultivable para no privar a los moros de su modo de vida.

En mayo, se trasladó a Zeluán, desde cuatro Vientos, una escuadrilla al man-



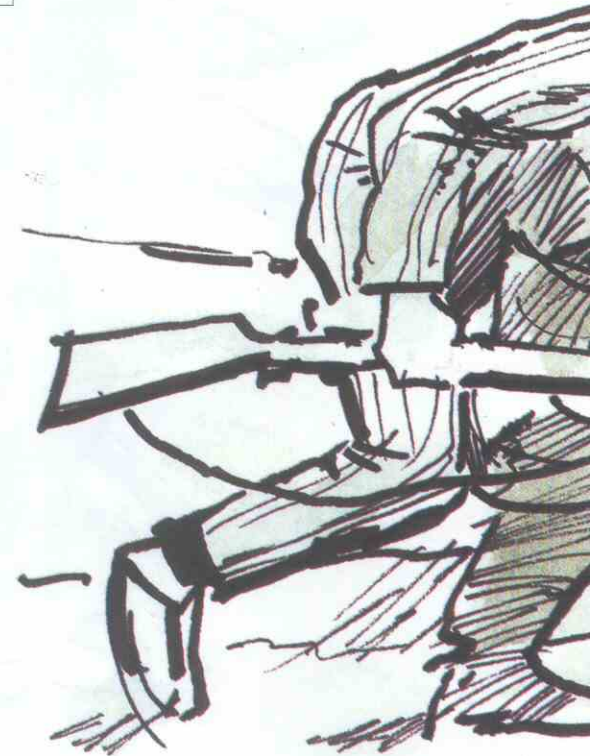
do del capitán Emilio Herrera<sup>2</sup>, dotada de cuatro aviones monoplanos, *Morane*, equipados con motor rotativo *Gnôme*, de 80 cv.

La experiencia adquirida por las escuadrillas de la zona occidental —Herrera había mandado la de Tetuán— sirvió para que ésta de Melilla actuara desde el primer momento con gran eficacia, especialmente con sus vuelos fotográficos y de croquizado, fundamentales para el conocimiento del terreno donde habrían de desarrollarse las operaciones que se proyectaban, llegando en sus vuelos de reconocimiento hasta dar Driux y el monte Mauro, ya sobrepasado el Kert, aportando datos sobre un terreno en su mayor parte inexplorado. También desempeñó misiones ofensivas en bombardeos que, dada la pequeña potencia de las bombas -3'5 y 10 kilos- eran de resultados reales reducidos, aunque de gran efecto moral.

Esta escuadrilla desarrolló también una importante labor fotográfica para delimitar con precisión la frontera entre las zonas española y francesa de protectorado, en la cuenca del Guerruau.

La labor de las tres unidades resultó notable en estos primeros años, y muy superior a la que de sus modestos efectivos podía haberse esperado, pero la entrega total de sus hombres —que estaban creando doctrina, tal vez sin intuirlo— dio unos resultados por encima de lo previsto.

<sup>2</sup>Además de Herrera, los pilotos eran los tenientes Carlos Alonso, Antonio Pérez y José Valencia, y los observadores el capitán Luis Gonzalo Vitoria y el teniente Feliciano López Barceló.





## DELICADA SITUACION POLITICA EN MARRUECOS

La Guerra Europea o *Gran Guerra* —que bastantes años más tarde se denominaría *Primera Guerra Mundial* o *GM I*— desarrollada entre 1914 y 1918, condicionaba la acción militar de España en Marruecos en aquellos años, limitando las operaciones al mínimo indispensable para mantener el orden en nuestra zona de protectorado, sin empeñarse en acciones que pudieran dar lugar a situaciones que sirvieran de pretexto a potencias interesadas en acabar con la neutralidad española en el conflicto europeo.

Consecuentemente, los gobiernos que en aquellos años se sucedieron en España, coincidieron en mantener en Marruecos un *statu quo* que evitara cualquier motivo de fricción internacional, renunciando a operaciones ofensivas y a ocupar nuevas posiciones muy a vanguardia de las ya establecidas. Por tanto, pese a ser la ocasión muy favorable para realizar acciones a gran escala que

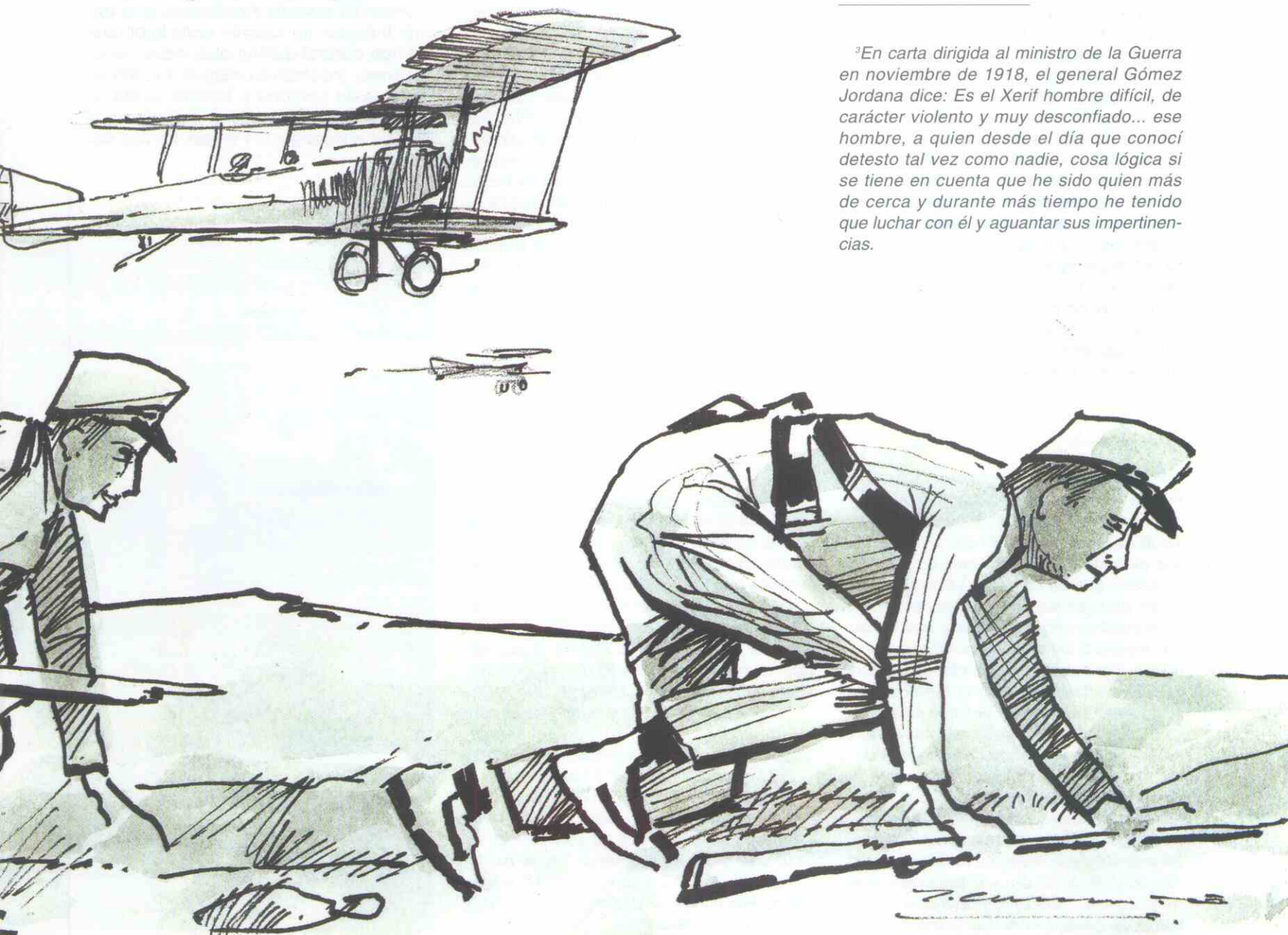
hubieran dado a las fuerzas españolas la posesión de puntos importantes desde los que desarrollar eficazmente la acción del Protectorado, nuestros soldados hubieron de limitar su labor a mantener sus posiciones, llevando a cabo únicamente a vanguardia de éstas, las pequeñas acciones necesarias para mantener la seguridad en la zona sometida al *Majzen*.

Esta situación era interpretada por los rebeldes *kabileños* de las montañas, como muestra de debilidad de los españoles, ya que estas gentes, guerreras por naturaleza y tradición, ven como únicos valores la valentía, el arrojo y la fuerza.

En julio de 1915 el teniente general Gómez Jordana sería nombrado Alto Comisario de España en Marruecos y jefe del Ejército de España en Africa. Pronto reanudó —aunque con gran repugnancia<sup>3</sup>— las gestiones que su antecesor en el cargo, el teniente general Marina Vega, había iniciado el año an-

terior con toda reserva y por indicación del Gobierno, para comprometer al *xerife* Muley Ahmed Raisuni —*caid* poderoso a quien sus partidarios denominaban *Señor de Yebala*— a dominar las tribus no sometidas al *Majzen*, desarmarlas y pacificarlas, mantener la tranquilidad en la zona no ocupada y facilitar el avance de las fuerzas españolas por las regiones que se fueran sometiendo. Estas negociaciones tuvieron éxito, y con ellas, el Raisuni dejaba de ser considerado rebelde.

Había que aprovechar esta situación —que dada la veleidad del problemático personaje, trabajado a la sazón por agentes alemanes para que atacara la zona francesa, no se sabía cuánto podría durar— para someter y castigar a los rebeldes de la áspera comarca de Biutz, pues aunque algunos *caides* de los aduares de la *kabila* de Anyera, habían realizado el acto de sumisión, seguía en rebeldía aquélla; esto significaba la firme voluntad de la mayoría de los *anyeríes* de no acatar la autoridad del *Majzen*, circunstancia muy impor-



<sup>3</sup>En carta dirigida al ministro de la Guerra en noviembre de 1918, el general Gómez Jordana dice: *Es el Xerif hombre difícil, de carácter violento y muy desconfiado... ese hombre, a quien desde el día que conocí detesto tal vez como nadie, cosa lógica si se tiene en cuenta que he sido quien más de cerca y durante más tiempo he tenido que luchar con él y aguantar sus impertinencias.*



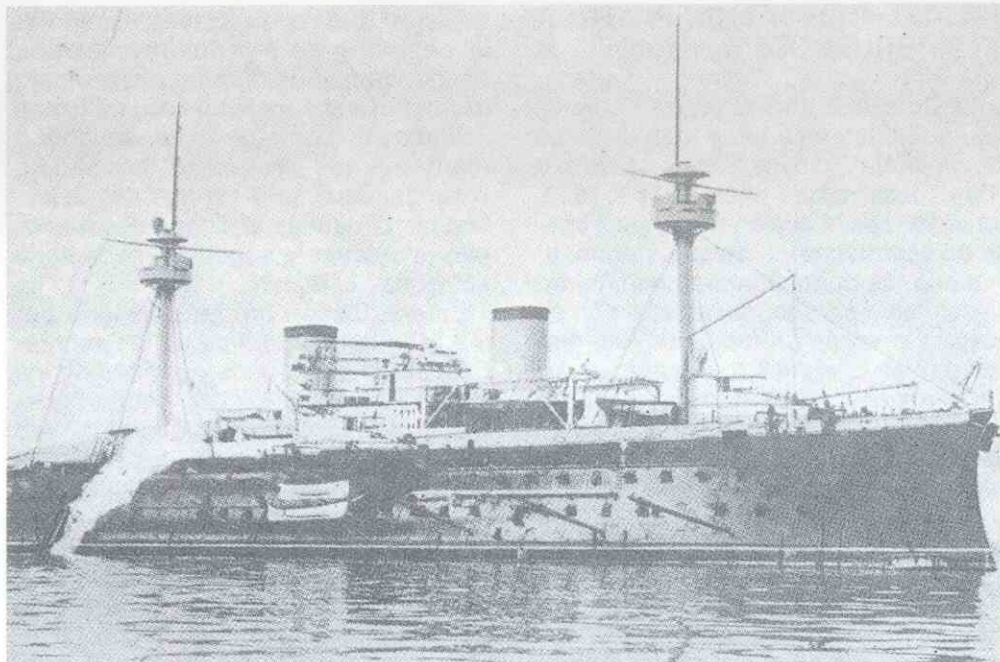
tante y peligrosa, por ser Anyera una *kabila* fuerte y bien armada.

El 24 de mayo, en un paseo militar, sendas columnas de las guarniciones de Ceuta, Tetuán y Larache, confluyeron en el Fondak de Ain Yedida<sup>4</sup>, ocupándolo, quedando así abierta la comunicación de Tetuán con Tánger y Larache. Allí, en este estratégico punto tan importante, clave para con El Biutz resolver el problema de Anyera; no lejos del *fondak*, al pie de la añosa encina bajo la que se había firmado el armisticio de 1860, el general Gómez Jordana se entrevistó con el Raisuni que, posteriormente, fue a instalarse con su *harka* en Harcha, en las proximidades de Laucién para desde allí ejercer presión sobre las *kabilas* de L'Haus, Uadrás y Anyera, aún rebeldes al *Majzen*.

## FUERZAS DE AVIACION EN LA REGION

La Aviación Militar española que, como hemos visto, se encontraba en Marruecos desde 1913, inicialmente compuesta por una escuadrilla adscrita a la Comandancia General de Ceuta, participando activamente en las operaciones que en torno a tetuán, realizaría el general Marina para alejar a los rebeldes de los muros de la plaza, se desdobló, en diciembre, situando la nueva escuadrilla en el aeródromo de Arcila, dependiente de la comandancia General de Larache; el aeródromo de Auámara, aunque preparado desde 1914, era empleado únicamente como campo avanzado.

Cuando se preparaba la operación sobre El Biutz, en la primavera de 1916, las escuadrillas de Tetuán y Arcila habían quedado reducidas a la mí-



nima expresión; las dificultades creadas por la guerra que se desarrollaba en Europa, impedían la renovación del material de vuelo, y aunque algo ya se fabricaba en España, el escaso número de aparatos y el grado de normal envejecimiento, hacía que estas escuadrillas dispusieran de pocos aviones en vuelo. La de Tetuán, dotada con aviones biplanos *Lohner "Pfeilflieger"*<sup>5</sup>, y monoplanos *Morane Saulnier*<sup>6</sup>, únicamente disponía de cuatro aparatos en vuelo, se hallaba a las órdenes del capitán piloto Emilio Baquera, y contaba con dos pilotos más, y dos observadores<sup>7</sup>. Más precaria era aún, la situación de la escuadrilla de Arcila, que al mando del capitán piloto Angel Pastor, únicamente disponía de tres aviones *Maurice Farman MF-11*<sup>8</sup>, con otro piloto, un piloto observador y un observador<sup>9</sup>.

## EL DIA DE ANYERA

La *kabila* de Anyera, situada en el extremo norte de las últimas estribaciones del macizo montañoso que forma la región de Yebala, constituye una barrera natural que se alza entre Ceuta y Tánger, separando, más al sur, los territorios de Larache y Tetuán; éstos se comunican a través de un collado en el que se encuentra el Fondak de Ain Ye-



<sup>4</sup>El Fondak de Ain Yedida (parador de la Fuente Nueva), era una edificación construida por el sultán Muley Abd Selam, en el año 1.256 de la Hégira (1.838 E.C.), para albergue de trajinantes, consistente en una gran portalada que da entrada a un patio rodeado de arcadas bajo las que se encuentran unos cuadros oscuros, sucios y malolientes, destinados a los viajeros que pasan allí la noche; las caballerías quedan en el atrio atadas a una larga cadena tendida en el suelo entre dos estacas. Aunque su disposición interior es propia de un albergue, el grosor de sus muros y su altura —más de 4 metros— y una galería que corre sobre las arcadas, verdadero adarve desde el que se puede hacer una buena defensa del recinto, hacen del fondak una verdadera fortaleza. Situado en pleno monte, a 35 kilómetros de Tánger y 25 de tetuán, y rodeado por un terreno áspero y boscoso, propio para emboscadas, su posesión era muy interesante.

<sup>5</sup>El Lohner "Pfeilflieger" uno de los mejores aparatos que volaban en 1913, era un biplano, biplaza, construido de madera y tela, de 13'46 m. de envergadura, y un peso a plena carga de 878 kg., equipado con un motor Austro-Daimler de 50 cv., que desarrollaba una velocidad máxima de 140 km/h.

<sup>6</sup>El Morane Saulnier era un monoplano, biplaza, de 10'20 m. de envergadura, con un peso a plena carga de 550 kg. Equipado con un motor Le Rhône de 80 cv., desarrollaba una velocidad de 120 km/h.

<sup>7</sup>Eran estos pilotos, los tenientes Loizu y Martínez Baños, y observadores los también tenientes Montoya y Roa.

<sup>8</sup>El Maurice Farman MF 11 era un biplano, biplaza, equipado con un motor Renault de 70 cv; tenía una envergadura de 15'54 m., su peso total era de 920 kg; su velocidad de 110 km/h y una autonomía de 3 h. 40 m.

<sup>9</sup>Eran estos los tenientes Loma, piloto, González Gallarza, piloto y observador, y Lacleta, observador.



didada. Alturas de este nudo orográfico rodean completamente a Ceuta que únicamente tiene acceso a la *kabila* por un angosto barranco: el *Boquete de Anyera*, que desemboca en un terreno áspero y muy defendible en el que se encuentra el indómito poblado de Biutz, a oriente del cual se levanta el legendario *yebel Musa*.

Esta zona, de orografía quebrada y difícil, impone el aislamiento y dispersión de la población, con las consecuentes peculiares condiciones de vida, restando poder a los *caides* locales —muchos y llenos de rivalidades—, que se negaban a someterse al *Majzen*, y con los que no se podía tratar, sin antes haberles hecho sentir el poder de España.

La acción sobre Biutz, a la que se llamó *el día de Anyera*, más que la ocupación de cierto número de posiciones, tenía como propósito imponer un castigo ejemplar a los *anyeríes*, forzándoles a someterse efectivamente. Para conseguirlo, había que buscarles, forzarles a batirse y derrotarles en su propio terreno, razziar sus aduanares y cosechas, cortarles toda posibilidad de ayuda a través de la frontera con la zona internacional de Tánger, y ocupar la *loma de las trincheras* y algunas posiciones desde las que dominar Biutz, verdadero bastión y corazón de la rebeldía de la *kabila* de Anyera.



Para asegurar el éxito del plan, maniobrando y luchando en tan abrupto terreno, habrían de ponerse en juego todas las fuerzas disponibles de Ceuta y de Larache, y algunas de Tetuán, apoyando con la columna del general Ayala, a la *harka* del Raisuni y a una *Mehalla* Jalifiana que operaría al sur de la *kabila* de Anyera. En total, las fuerzas de tierra empeñadas en el conjunto de la operación, serían 27.861 hombres, 3.505 caballos y 2.881 mulos. Por parte de la Armada actuarían el acorazado

*Pelayo* y los cañoneros *Bonifaz* y *Alvaro de Bazán*. La participación aérea correría a cargo de las escuadrillas de Arcila y Tetuán. El mando del conjunto lo asumiría el general Gómez Jordana.

La acción principal de castigo de Biutz la llevarían a cabo las fuerzas de la Comandancia de Ceuta, mientras que las de Larache actuarían en la frontera de la zona internacional de Tánger cortando las vías de retirada de los rebeldes, y la de Tetuán lo haría sobre el Jemiz de Anyera, en la cuenca de *uad* Jemiz.

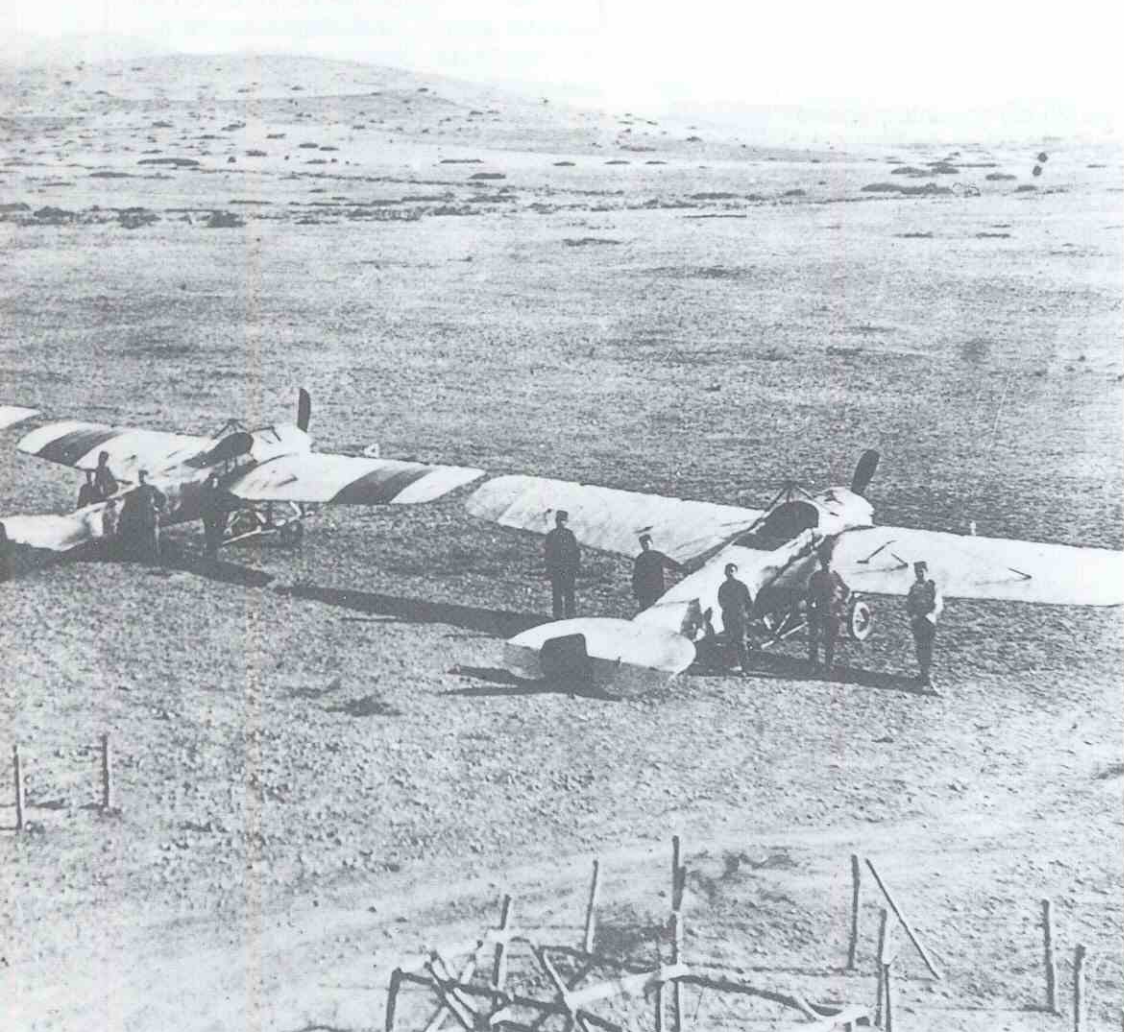
Para la acción directa sobre El Biutz, a las órdenes del comandante general de Ceuta, general Milans de Bosch, se organizaron las fuerzas en cuatro columnas —izquierda, centro, derecha y reserva— a las órdenes, respectivamente del general Martínez Anido, coronel Génova, general Sánchez Manjón y coronel Martínez Peralta.

El desarrollo de esta operación estuvo erizado de dificultades, debidas tanto al accidentado terreno —muy apto para la defensiva— como al duro y correoso enemigo que pudo ser vencido por el valor, la disciplina y el espíritu de sacrificio de los bravos soldados españoles de rayadillo, alpargatas y ros con cogotera.

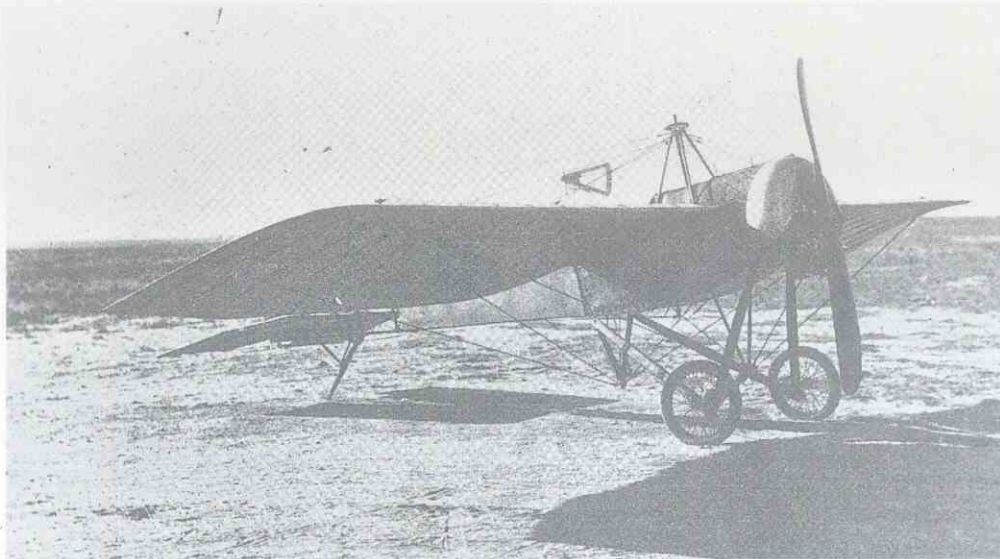
La columna Martínez Anido, concentrada en el valle de Los Castilejos, efectuó una rápida marcha que desconcertó al enemigo, conquistó Hafa el Hamara, Seriya y Ain Yir, flanqueando la *loma de las trincheras*, con lo que los rebeldes veían amenazada su línea de retirada.

Sánchez Manjón, que partiendo de las posiciones al norte de *kudia* Federico tuvo como objetivo el propio Biutz, quemó y razzió el poblado, contribuyendo con su movimiento envolvente a facilitar la conquista de la *loma de las trincheras*.

Este objetivo corrió a cargo de la columna Génova que había partido de la *kudia* Federico. La columna de reserva quedó en las proximidades de la conquistada posición.







La operación fue muy dura, pues el enemigo, fuerte, valiente y bien atrincherado, opuso una tenaz resistencia que obligó a los soldados españoles a escribir páginas gloriosas en los historiales de sus respectivas unidades. Las pérdidas de los moros fueron muy cuantiosas, según se conoció por los confidentes, y se comprobó por el gran número de cadáveres abandonados sobre el terreno, entre los que se hallaban los de algunos cabecillas; también se hicieron bastante prisioneros. Las bajas españolas fueron reducidas —tres jefes, tres oficiales y 71 de tropa, muertos, y un jefe, 22 oficiales y 211 de tropa, heridos—. En el combate se consumieron 233.225 cartuchos de fusil y ametralladora, y 1.018 proyectiles de cañón.

La escuadra cooperó en la operación, simulando un intento de desembarco en Alcazarseguer, para distraer al enemigo forzándole a sacar fuerzas de Biutz para acudir a aquel punto, y batiendo con su artillería, desde la bahía de Almarsa las posiciones rebeldes.

Dos aviones *Lohner*, de la escuadrilla de Tetuán, bombardearon posiciones enemigas en Ain Yiar, donde la resistencia fue muy dura, y mantuvieron informado al mando de los movimientos de los moros, logrando así que las bajas fueran menos de las que se esperaban.

Por esta acción —en la que fueron muchos los que se distinguieron— recibirán la Cruz Laureada de San Fernando, el teniente Pacheco, de Caballería, el sargento de Infantería Fernández Cendeja —ambos muertos en el combate— y el teniente médico Bertoloty, de Sanidad Militar.

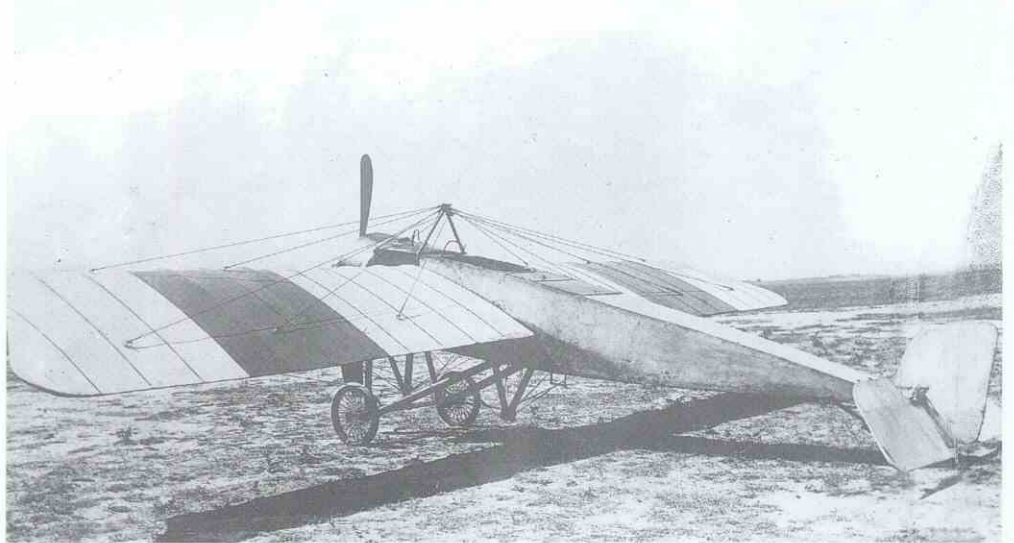
Las columnas de Larache, a las órdenes del general Barrera, comandante general de aquel territorio, quedaron concentradas en Regia el día anterior, saliendo el 28 hacia Sidi Talha con la misión de ocupar los puntos previamente designados y establecer en ellos posiciones permanentes. Eran 9.300 hombres con 1.398 caballos y 1.068 mulos, formando cuatro columnas: una de fuerzas indígenas constituida por dos agrupaciones —Regulares y Policía— y otros

tres formadas por fuerzas de Cazadores, Artillería de Montaña y Ametralladoras, al mando, respectivamente, del teniente coronel Berenguer, teniente coronel Villegas, coronel Feijoo y coronel Cavanna, y una de Caballería a las órdenes directas del general Barrera.

La agrupación formada por las fuerzas indígenas de Policía, marchó desde Talha a ocupar la *kudia* Tafugalt, actuando bajo una densa niebla que retardó el avance e impidió en aquellas primeras horas la actuación de la Aviación. Relevada en esta posición por las fuerzas del coronel Cavanna, encargadas de fortificarla, continuó su progresión hasta Melusa conquistándola tras una corta lucha, construyendo allí, inmediatamente, un reduto.

La agrupación de Regulares, que avanzó sin encontrar apenas oposición, ocupó la altura de Menach, y ya con resistencia enemiga, alcanzó el bosque de Marak, el Hacha y la *kudia* Hamelix, incendió el Aduar de Ain Aonzar y conquistó Ain el Ganen donde estableció una posición.

La resistencia opuesta por el enemigo en la *kudia* Hamelix, fue vencida tras un bombardeo realizado por un *Maurice Farman*, pilotado por el teniente Lacleta que, ya disipada la niebla, pudo actuar, arrojando siete bombas.



Los escuadrones del Cuartel General, desde Regia se dirigieron a Sel-la para, continuando su marcha, cubrir el flanco derecho de la columna de la policía indígena.

Le repliegue de todas las columnas, una vez establecidas las posiciones elegidas, se realizó a media tarde, sin que el enemigo hiciera acto de presencia.

Las *mehalas* de Jalifa, al mando del teniente coronel Cabanellas, y la del Raisuni, con el apoyo de la columna del general Ayala, apenas encontraron resistencia, y ocuparon el Zoco de Jemiz de Anyera, quemando y raziando aduares y cosechas.

El duro castigo sufrido por los anyeríes en lo que se consideraban su fortaleza inexpugnable, llevó a los notables de la *kabila* de Anyera a presentarse en Zoco el Jemiz dos días más tarde, para hacer el acto de acatamiento al *Majzen* obteniendo así el perdón de éste.

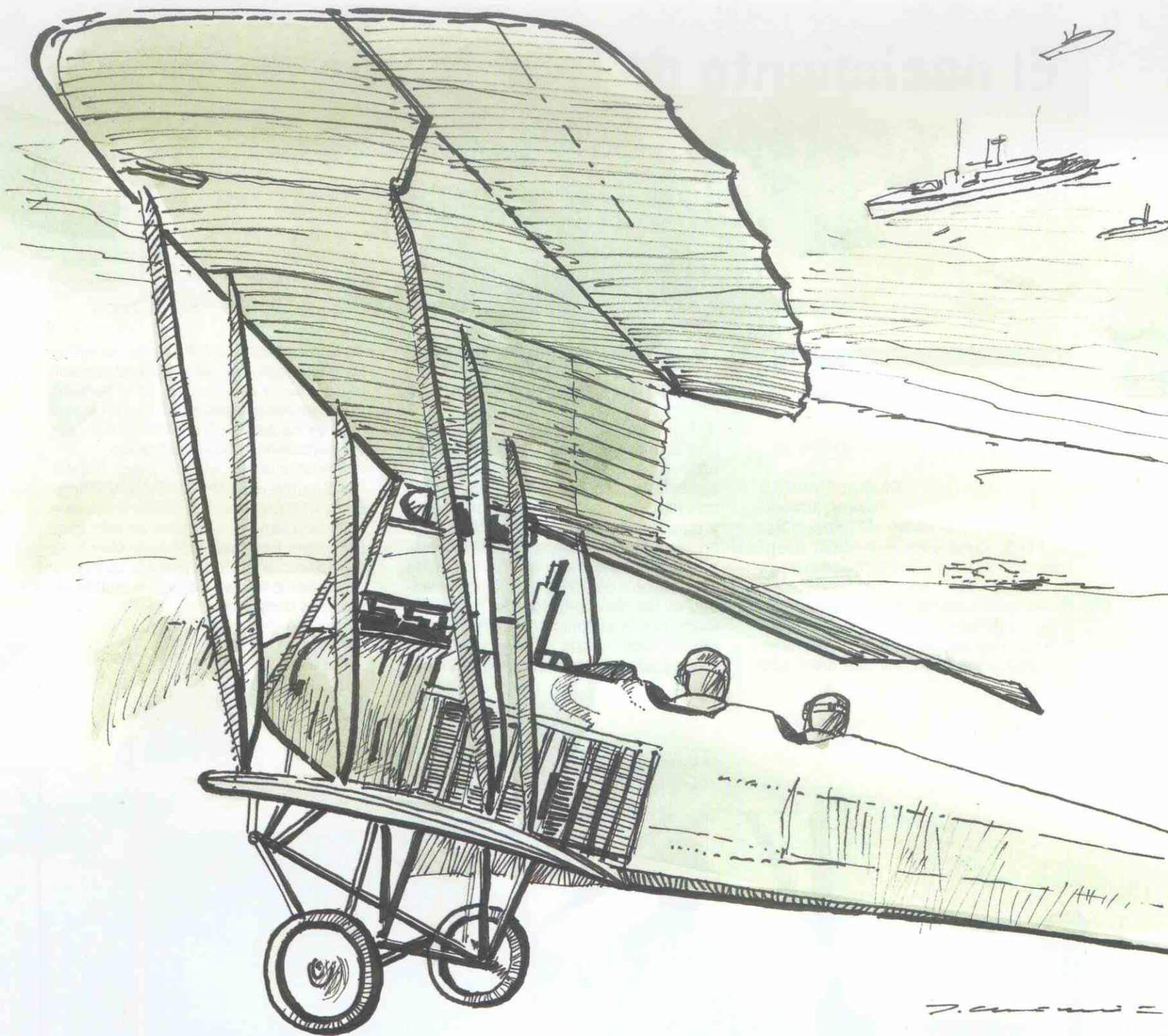
Como consecuencia de estas operaciones que llevaron a la pacificación de las —hasta entonces, rebeldes— *kabilas* de Anyera, L'Haus y Uadrás, se pudieron repatriar más de 20.000 hombres y casi 4.000 caballos, con una economía para el erario nacional de 23 millones de pesetas al año.

#### EL PAPEL DE LA AVIACION EN EL DIA DE ANYERA

La participación de la Aviación en esta acción, indudablemente fue muy modesta, como no podía ser de otra manera dados los escasos medios en hombres y material de que disponía a la sazón en la zona occidental de Marruecos, pero pese a estas limitaciones, cubrió dignamente su papel de informar al mando del número, situación y movimientos del enemigo, corrigiendo el tiro de la artillería, y desmoralizando a los moros con sus "espectaculares" bombardeos, haciéndoles ver la superioridad de los soldados de España.

Fue esta la primera vez que en una acción actuaron coordinadas fuerzas de





Tierra, Mar y Aire, con resultado positivo, aunque la Aviación aún se hallaba en su infancia. No pasarían muchos años antes de que en la bahía de Alhucemas, en 1925, se desarrollara con éxito, por primera vez en la edad contemporánea, una operación de desembarco en una costa defendida por el enemigo. En ella la participación de la Aviación –160 aviones– que habían “ido a la guerra” por primera vez en la Historia, en 1913, tuvo un papel relevante en el que, sin perder el efecto moral de los primeros tiempos sobre las fuerzas de ambos contendientes, sus resultados materiales eran ya notables.

#### FUENTES CONSULTADAS

- Bibliográficas
  - García Figueras, Tomás, *Marruecos (la acción de España en el Norte de Africa)*. Barcelona, 1939.
  - Gomá Orduña, José, *Historia de la Aeronáutica Española, tomo I*. Madrid, 1946.
  - Hernández de Herrera, Carlos y García Figueras, Tomás, *Acción de España en Marruecos (1492-1927)*. Madrid, 1929.
  - Servicio Histórico Militar, *Historia de las campañas de Marruecos, tomo II*. Madrid, 1951.
- Documentales
  - Diarios de Operaciones. Archivo Histórico del Ejército del Aire. Castillo de Villaviciosa de Odón.
  - Expedientes personales. Archivo Histórico del Ejército del Aire. Castillo de Villaviciosa de Odón.