

El escaso influjo de las tácticas aéreas española y francesa en la guerra del Rif (1921-1925)

The limited influence of spanish and french air tactics in the Rif war (1921-1925)

Enrique Gudín de la Lama¹

¹ Universidad Internacional de la Rioja, España

enrique.gudin@unir.net

RESUMEN. España y Francia se enfrentaron en un intervalo de pocos años (1921-1925) con el mismo enemigo (Abd-el-Krim), en el mismo territorio (el Rif). Ambos ejércitos contaron con una dotación aérea suficientemente importante como para que constituyese un pilar más en la organización de las operaciones. Aunque no había comunicación entre ambos ejércitos, desarrollaron las mismas tácticas de empleo de la aviación.

Al no poseer el enemigo aviación propia, los cometidos de las dos aviaciones se centraron en tareas de exploración, observación, bombardeo, apoyo a tierra, abastecimiento, transporte. En todos esos ámbitos, las dos aviaciones adquirieron la experiencia suficiente para constatar que había un uso específico de la aviación en las guerras coloniales. Sin embargo, esas experiencias tuvieron poca repercusión en las doctrinas estratégicas sobre la aviación que se elaboraron en esos años, y también en el diseño del organigrama estratégico de ambos países.

ABSTRACT. Spain and France faced the same enemy (Abd-el-Krim) in the same territory (the Rif) within a few years (1921-1925). Both armies had a sufficiently large air force to constitute an additional pillar in the organisation of operations. Although there was no communication between the two armies, they developed the same aviation tactics.

Since the enemy had no aircraft of its own, the two aviation forces focused on scouting, observation, bombing, ground support, supply and transport. In all these areas, the two aviations gained enough experience to prove that aviation could be used specifically in colonial warfare. However, these experiences had little impact on the strategic aviation doctrines that were developed in those years, and also on the design of the strategic organisation chart of the two countries.

PALABRAS CLAVE: Guerra del Rif, Aviación militar española, Aviación militar francesa, Reflexión estratégica, Aviación de apoyo a tierra.

KEYWORDS: Rif war, Spanish military aviation, French military aviation, Strategic thinking, Ground support aviation.

1. Introducción

Marruecos fue uno de los primeros escenarios en los que empezó a utilizarse el aeroplano con fines militares. Tanto España como Francia utilizaron los aeroplanos antes de la Primera Guerra Mundial en misiones de policía, fotografía, bombardeos ocasionales o enlace.

Sin embargo, su empleo como arma de apoyo en operaciones militares de envergadura no se produjo hasta las campañas ocasionadas por las derrotas de Annual -1921- y Ouergha -1925-. Las condiciones impuestas por esos escenarios obligaron a unos usos tácticos de la aviación muy diferentes a los desarrollados en la Gran Guerra. Eran guerras coloniales, sin concentraciones militares, ni objetivos estratégicos de envergadura y con un enemigo que no disponía de arma aérea. No era posible aplicar la doctrina Douhet. Aunque se bombardeó con gases y bombas incendiarias, su efectividad resultó escasa. En la práctica la aviación se consideró en los planes de operaciones un arma más. Poco a poco se fue generando una doctrina de empleo que acabó plasmada en reglamentos y en algunos escritos y reflexiones de los protagonistas de esas operaciones. Resulta significativo que lo descubierto en aquellos momentos -cooperación y apoyo aéreo cercano- hoy mantiene su validez.

2. Revisión de la literatura

El objeto de nuestro estudio es la aportación a la doctrina de empleo de la aviación de las campañas militares española y francesa en Marruecos en la primera mitad de los años 20. La doctrina predominante era la del poder aéreo. Las reflexiones sobre cooperación o apoyo cercano, apenas recibieron atención por parte de los expertos.

Aquilar el papel de la aviación en ese tipo de misiones requería indagar tanto en los escritos de la época sobre el empleo de la aviación, como en los estudios más recientes relativos a las doctrinas aéreas y a las intervenciones bélicas de la aviación en el periodo de entreguerras.

Igualmente, había que precisar los modelos de campañas española y francesa en respuesta a las derrotas infligidas por las fuerzas mandadas por Abd-el-Krim.

En la revisión hemos incluido tanto bibliografía reciente como de aquella época, pues se abordan en ella percepciones valiosas y actuales.

Estrategias y doctrinas aéreas en los comienzos de la aviación

El poder aéreo como modelo estratégico para dominar las guerras ha sido tema de debate desde los comienzos de la aviación. El empleo cada vez más eficaz de la aviación en la Gran Guerra como un componente más de la batalla aportó táctica y estratégicamente enormes posibilidades.

Al acabar la I Guerra Mundial, las reflexiones sobre el uso y alcance de la aviación se multiplicaron. De Lespoins (2020) ha dirigido una exhaustiva recopilación de las principales doctrinas y sus defensores. Jordán (2016), por su parte, sintetiza en dos las corrientes de reflexión sobre el empleo de la aviación. Una relativa al poder aéreo como arma del futuro, capaz de decantar por sí sola el transcurso de la guerra como sostenían Douhet, Mitchell y Trenchard; y otras reflexiones, menos extendidas, pero más pegadas al terreno -defendidas por Slessor, von Seeckt, Tujachevski, Lapchinsky-, que se centraban en la versatilidad de la aviación y sus posibilidades en un uso combinado con las otras armas. Análisis de esas dos grandes líneas se pueden leer en Jordán, 2016; MacDougall, 2016 o Khazanov, 2013. Desde una perspectiva española lo han abordado Jiménez Rodríguez, 2021 y Madariaga, 2011.

Hoy en día el debate continúa, aunque ya se ha aceptado que la aviación por sí sola no puede ganar una guerra. Sin embargo, durante un tiempo -los años de entreguerras- el desarrollo de las doctrinas del dominio aéreo, redujo al mínimo los esfuerzos por atender y profundizar en otras doctrinas.



Por otra parte, conviene señalar que pudo influir en el poco desarrollo de esas ideas la posición de la aviación en el organigrama general de los ejércitos y de la defensa de los países. Con la excepción de la Royal Air Force que consiguió ser autónoma al final de la Primera Guerra Mundial y la Regia Aeronautica italiana, que se independizó del ejército de tierra en 1923, el resto de los ejércitos del periodo de entreguerras consideraba la aviación como un servicio a disposición de las otras armas. Su consideración como arma o como ejército independiente no llegó hasta 1933 en Francia, 1939 en España, o 1947 en Estados Unidos (USAF). No es descartable que el afán de los mandos de aviación por conseguir autonomía respecto de las otras armas, ejerciese de motivación para defender la doctrina Douhet: la aviación por sí misma, podía ganar las guerras.

Las doctrinas de apoyo a tierra

El apoyo aéreo cercano, se define en la actualidad como la acción aérea contra objetivos hostiles que están muy cerca de las fuerzas amigas y que requiere la coordinación de cada salida aérea con el fuego y la maniobra de dichas fuerzas (Meinhart, 2006). Comprende actuaciones como ataques precisos a objetivos específicos; transporte de tropas, suministros; evacuación de heridos desde el campo de batalla a hospitales cercanos; patrullas aéreas en zonas de combate para obtener información sobre la ubicación y movimientos del enemigo; ataques aéreos masivos; bombardeos; apoyo táctico directo en operaciones de combate específicas o ataques a baja altitud. Se trata, por tanto, de arbitrar el desarrollo táctico en operaciones combinadas de cooperación con otras armas.

Las guerras coloniales -en los años que siguieron a la I Guerra Mundial- fueron escenarios en los que la aviación se empleó en ese tipo de acciones. Las experiencias extraídas de esas guerras ofrecían posibilidades para desarrollar variadas doctrinas de empleo. Surgieron ideas sobre la necesidad de adaptarse a una guerra asimétrica (Drew, 1998; Farquhar, 2017), sobre las posibilidades de la aviación como policía aérea, control de fronteras, apoyo a operaciones de tierra y bombardeos selectivos en las guerras coloniales británicas (Omissi, 2017; Matthews, 2010; Barthorp, 2002). En el caso de Francia, la gran revuelta Drusa entrañó el empleo de la aviación por parte de Francia para observación, dirección de tiro de artillería, y apoyo a las columnas de infantería y blindados en sus avances, así como el abastecimiento a guarniciones cercadas (Manchon, 2022). También la aviación fue la protagonista en el abastecimiento de Soueïda en abril de 1926, que permitió a la población sobrevivir durante dos meses (Boubli, 2022). Sin embargo, y a pesar de que fueron operaciones conocidas por las respectivas aviaciones, las enseñanzas no se tradujeron ni en la industria, ni en los ensayos tácticos y entrenamientos.

McDougall (2016) ha analizado el papel de la caza y los nuevos enfoques tácticos que se ensayaron en guerras locales durante los años 30: España entre 1936 y 39, China de 1937 en adelante, Mongolia en 1939, Finlandia en 1939-40 y Francia en 1939-40. Resaltando el poco provecho que se sacó de esas experiencias en las grandes aviaciones nacionales. Únicamente los alemanes aprovecharon la guerra civil española para que un equipo de la Legión Condor, específicamente dedicado a ello, fuese enviando informes a Alemania. En julio de 1938 se había establecido en Greifswald el Mando Superior de Tropas de Entrenamiento de la Luftwaffe dirigido por Helmuth Furster y ahí se realizaban análisis prácticos de las ideas extraídas de España (McDougall, 148). El resultado de esos aprendizajes pudo verse en la batalla de Francia de 1940.

España y Francia en la guerra del Rif

La relación española y francesa con Marruecos es antigua y abarca múltiples aspectos. Centramos nuestro análisis en lo que se conoce como la guerra del Rif, más en concreto entre los años 1921 a 1925, desde el desastre de Annual hasta el desembarco de Alhucemas. Específicamente, en las respuestas al desastre de Annual por parte española y a la crisis de Ouergha por parte francesa, pues en las operaciones posteriores a esas derrotas es cuando la aviación intervino de manera sistemática en misiones de diverso tipo.

Un contexto militar amplio, lo ofrece, para el lado español, la obra de Hernández & García Figueras (1929) y los tomos 3 y 4 de Historia de las campañas de Marruecos (Servicio Histórico Militar, 1981). Fontenla

(2021) ofrece una visión sintética de la evolución táctica en Marruecos en esos años. Por parte francesa Courcelle-Labrousse & Marmié (2018) ofrecen un panorama bastante completo y Rivet (1976, 1996), se centra especialmente en los años que nos ocupan. Una perspectiva interesante es la que se aporta en el coloquio “Abd el-Krim et la République du Rif” (Gallissot, 1976).

El papel de la aviación

Proporcionan aproximaciones sobre el papel de la aviación en las campañas de aquellos años, las obras del Instituto de Historia y Cultura Aérea –IHCA– (1988) y Gomá (1946, 1950). Además, en los últimos años se han publicado bastantes artículos analizando diversos aspectos y operaciones de las campañas de Marruecos en la revista *Aeroplano*.

Por lo que se refiere a la actuación francesa, un adecuado contexto histórico lo proporciona la obra dirigida por de Lespinois (2023) sobre la historia del ejército del aire francés. Además, el propio de Lespinois (2022), Pesquies (1990), Pascal (2009), Krugler (2012) y Manchon (2015) han analizado tanto el estado de fuerzas como las dificultades y tácticas utilizadas por las fuerzas aéreas francesas en las campañas del Rif.

El coronel Armengaud (1928), jefe del 37 Regimiento, escribió unas amplias reflexiones sobre su experiencia al mando de la aviación francesa de Marruecos en aquellos años.

3. Metodología

Para llevar a cabo nuestro estudio se ha utilizado el método histórico. Aunque no puede decirse que haya un único método para la investigación histórica (Arostegui, 2001) ya que la obtención de conocimiento histórico es susceptible de diversas estrategias, dependiendo del objeto, las fuentes y la amplitud del campo que se pretende estudiar. Aún así, los trabajos de investigación histórica siguen varias pautas comunes: determinación del objeto de estudio con la correspondiente hipótesis explicativa, recogida de información, búsqueda, análisis, clasificación y crítica de las fuentes históricas, valoración de la causalidad, cambios, continuidades y la lógica del proceso analizado y, por último, explicación histórica del hecho estudiado (Arostegui, 2001; Rüsen, 2005).

Objeto de estudio

Nuestra hipótesis es que el empleo de la aviación en distintas guerras coloniales y “asimétricas” de los años 20, fue análogo, independientemente de las doctrinas tácticas y estratégicas del ejército nacional que se encontrase sobre el terreno. Cualquier ejército moderno emplearía el arma aérea de manera similar frente a un ejército tribal, ágil, favorecido por el terreno, pero sin aviación.

Para comprobar esa hipótesis se han estudiado los desarrollos tácticos que llevaron a cabo dos aviaaciones -española y francesa- en un escenario y con un enemigo común en la primera mitad de los años 20.

Fuentes utilizadas

Se han utilizado como fuentes primarias el Archivo General Militar de Madrid, sección Africa, (AGMM, Africa) en el que se recogen las órdenes de operaciones -con las misiones concretas asignadas a los aeroplanos- y los partes de operaciones del propio servicio de aviación. El Archivo histórico del Ejército del Aire (AHEA) conserva algunos legajos relativos a las escuadrillas de Marruecos.

Como fuentes primarias impresas se han utilizado los escritos de los mandos militares que intervinieron en las operaciones de aquellos años: Franco (1922) Goded (1932), Berenguer (1923), que aportan algunas referencias sobre el papel de la aviación. Las reflexiones de Armengaud (1928), aportan una visión de primera mano del desarrollo de las operaciones en el lado francés.



La prensa de la época realizó un seguimiento de las campañas, que hace posible rastrear algunas referencias a acciones protagonizadas por la aviación. De manera más específica, publicaciones de la época como “Aérea” o “Alas” incluyeron también algunos artículos y reportajes sobre la aviación de Marruecos. La “Revista de Tropas Coloniales”, los Memoriales de las distintas Armas y las publicaciones del Estado Mayor. Por otra parte, muchos de los mandos españoles expusieron sus doctrinas aéreas en diversas publicaciones (Jiménez Rodríguez, 2021). Aunque buena parte de esos autores participaron y tuvieron mando en las campañas de Marruecos, son escasas las páginas que dedican a las enseñanzas que obtuvieron de esas operaciones.

Procedimiento

Una vez establecida la hipótesis y localizadas las fuentes, se procedió a su lectura, organización y clasificación de las informaciones relevantes. Se llevó a cabo una categorización de acuerdo con los diferentes aspectos comparables en cuanto al empleo de la aviación (modelos de avión, tipos de aeródromo, armamento, misiones encomendadas y realizadas, valoración de la eficacia por parte de los mandos). El marco temporal que permitía una comparación es el de las operaciones posteriores al desastre de Annual por parte española y al desastre de Ouherga por parte francesa.

4. Resultados

4.1. Planteamientos español y francés en el protectorado de Marruecos

En noviembre de 1912 un acuerdo franco-español establecía el protectorado de ambas naciones sobre Marruecos para “implantar la autoridad del Sultán”. España se haría responsable del Rif y Yebala al norte del territorio y de Juby al sur. Francia controlaría la mayor parte del territorio entre los paralelos 28° N y 34° N.

La zona española era agreste y montañosa, rebelde a la autoridad del Sultán, y sin redes de comunicación terrestres. Las únicas ciudades eran Larache y Tetuán, además de las históricamente españolas Ceuta y Melilla y de Tánger que estaba sometida a jurisdicción internacional.

Para gobernar el Protectorado, el Estado español creó la figura del Alto Comisario de España en Marruecos, convirtió las plazas de Ceuta y Melilla en Comandancias Generales y creó la Comandancia General de Larache. La dificultad para ocupar y controlar el territorio hizo que se optase por la acción política dedicada a la captación de jefes marroquíes, a la que seguiría una ocupación territorial paulatina. El estado habitual de las cabilas era de rebeldía por lo que el control eficaz de la zona española resultó complicado. Se intentó desde la penetración militar con el establecimiento de una línea de posiciones aisladas entre sí, ejercer un control policial del territorio, hasta la negociación con los líderes de las cabilas. El modelo de penetración basado en el establecimiento de posiciones propició el desastre de Annual de julio de 1921.

Francia nombró para su protectorado un Residente General. Desde el comienzo del protectorado hasta 1925 ejerció el cargo el Mariscal Lyautey. Cesó a raíz de la crisis de Quergha en verano de ese año.

Lyautey basó su política en el acercamiento a la cultura y costumbres locales para atraerse a las tribus. Concibió la presencia del ejército como una fuerza policial y de orden público. Mejoró la infraestructura de transporte y limitó el papel de los colonos llegados de Francia para proteger la población autóctona, de acuerdo con una visión muy distinta del modelo colonial inglés, belga u holandés, más preocupados por la explotación de las riquezas naturales de las colonias, que por la población autóctona.

Se negó en todo momento a que hubiese colaboración con las autoridades de la zona española. Consideraba que el problema del protectorado español era estrictamente local y que se debía a la mala gestión llevada a cabo con las cabilas de Beni Urriaguel. Por otra parte, consideraba brutales las formas de hacer españolas (Rivet, 1976).

En ambas zonas, la cabila de los Beni Urriaguel, liderada por Abd-el-Krim, fue el germen y detonante de la rebeldía. Abd-el-Krim supo aprovechar las circunstancias y supo atraerse a buena parte de las cabilas para forzar las derrotas y correspondientes repliegues español y francés.

4.2. Annual y Ouergha: cambio de paradigma en el empleo de la aviación

Annual -1921- y Ouergha -1925- fueron sendos desastres de los ejércitos español y francés ante las fuerzas de Abd-el-Krim. El sistema de posiciones con el que ambos ejércitos controlaban el territorio fue desbordado. Muchas posiciones resultaron arrasadas y otras permanecieron cercadas sin posibilidad de socorro inmediato por tierra y con suministros para pocos días.

Las respuestas española y francesa dieron lugar a campañas de varios meses de duración. La reconquista de la comandancia de Melilla de septiembre del 21 a enero del 22 y la campaña francesa de abril a septiembre de 1925.

4.2.1. Annual

El desastre de Annual es un episodio conocido. En la primavera de 1921, las tropas del General Silvestre, Comandante General de Melilla, comenzaron a internarse en el Rif, llegando en julio hasta el collado de Annual.

Allí, demasiado lejos de sus posiciones fuertes como para desplegar con rapidez apoyos eficaces en caso de que hubiese dificultades, se encontró –junto a sus cinco mil hombres– acosado por las harkas mandadas por Abd el-Krim. El 22 de julio ordenó el repliegue hacia Melilla. La retirada fue desordenada, cundió el pánico entre las tropas y se convirtió en una huida aterrorizada que dio lugar a “efecto dominó” en el que fueron cayendo una tras otra todas las posiciones de la Comandancia. El balance de bajas rondó las 10.000. Abd el-Krim llegó hasta las puertas de Melilla, pero no quiso entrar en la ciudad.

La campaña de reconquista del territorio perdido duraría cuatro meses, desde mediados de septiembre, cuando estuvo listo un contingente con el que emprender la campaña hasta el 10 de enero de 1922, cuando se recuperó la posición de Drius volviendo así a línea desde la que había partido Silvestre en la aventura hacia Alhucemas.

4.2.2. Ouergha

En 1924, los españoles se retiraron de Xauen hacia la costa. Abd-el-krim aprovechó la maniobra para atraerse a las cabilas de la parte occidental española y parte de las de la zona francesa. De esta manera el colchón de cabilas que protegían la zona francesa quedó diluido.

A comienzos de abril de 1925, Abd-el-Krim, atacó y arrasó -como había hecho en Annual- la línea de defensa francesa en el valle del Ouergha. A finales de julio las bajas francesas eran de unos 2.000 muertos y desaparecidos y 3.710 heridos; cayeron 48 posiciones de las 66 que formaban la línea. Los rifeños se apoderaron de 51 cañones, 35 morteros, 5.000 fusiles y más de 200 ametralladoras (López Rienda, 1925, p. 184). Al acabar el año, el Estado Mayor del ejército francés dio la cifra de 2.916 muertos y desaparecidos durante 1925 (Rivet, 1996, p. 68).

Lyautey consideró el ataque como una reacción tribal de Abd-el-Krim, y, fiel a su doctrina de apaciguamiento, planteó una estrategia defensiva desde el punto de vista militar mientras intentaba mantener la amistad con las cabilas que habían estado sometidas hasta entonces. En ningún momento se planteó una posible colaboración con los españoles (Rivet, 1976, pp. 101-135).

Sin embargo, la presión de Abd-el-Krim fue en aumento logrando incorporar nuevas cabilas de la zona francesa y gran cantidad de armamento y material.



Los planteamientos de Lyautey no convencieron en Francia y fue reemplazado por Petain al final del verano.

El Estado Mayor francés, consideró que la campaña había de plantearse utilizando los medios militares más modernos y en masa. A la vez, se planteó la necesidad de colaboración hispanofrancesa. El 11 de julio de 1925 se llegó al acuerdo de Madrid de colaboración entre Francia y España que desembocó en el desembarco de Alhucemas y las operaciones posteriores.

4.3. Las aviaciones española y francesa en Marruecos, 1920-1925

Nos referiremos aquí a los periodos siguientes a los desastres de Annual y Ouergha. Hasta entonces en ambas zonas el número de aparatos era el mínimo necesario para las funciones que solían hacerse: reconocimiento, exploración y fotografía, enlace, abastecimiento de algunas posiciones y algún bombardeo aislado para disolver zocos.

4.3.1. Organización: aeroplanos y aeródromos

Tanto la aviación francesa como la española se decantaron a comienzos de los años 20 por aparatos robustos de observación y bombardeo ligero. Los aeroplanos franceses eran Breguet XIV A2 con motor Renault, mientras que los españoles utilizaron De Havilland (DH4 y DH9) y Bristol-17 F-2B.

Además, tanto franceses como españoles llevaron a Marruecos algún bombardero pesado (Farman F-50). En el Marruecos español se encuadró también una escuadrilla de caza (Martinsyde) y dos de hidros (Savoia S-16) con la misión de patrullar la costa.

4.3.1.1. Organización de la zona española

En la zona española, antes del desastre de Annual había tres escuadrillas, cada una con seis aparatos en Larache, Tetuán y Melilla, que contaban con aeródromos fijos. La aviación española había adquirido algunos DH-4 a finales de 1919. En 1920 se adquirieron algunos más y con ellos se constituyeron las tres escuadrillas de Marruecos.

En la retirada de Annual, el aeródromo de Zeluán fue tomado por las harkas y se perdió la 2ª Escuadrilla, la de Melilla. Tras el desastre de Annual se adquirieron urgentemente cerca de 40 DH4 y DH9, gracias a un crédito del gobierno y a las suscripciones populares que se hicieron en las provincias. En los meses de octubre y noviembre se hicieron llegar a la comandancia de Melilla tres escuadrillas que estaban perfectamente operativas a comienzos de noviembre de 1921: el grupo de Havilland Rolls.

Durante el año 22 se irían agregando al grupo de Melilla las escuadrillas de Bristol, Martinsyde y Napier y la escuadrilla de hidros del Atalayón.

En enero de 1923, un año y tres meses después de que se hubiese implementado el esfuerzo en Marruecos, la distribución era la siguiente (Tabla 1):

Fuerzas aéreas de Marruecos en enero de 1923	
Melilla, 60 aparatos:	
Grupo 3º	3 escuadrillas de Havilland DH 4 – "Rolls"
Grupo 4º	2 escuadrillas "Bristol"
Grupo 4º	1 escuadrilla de Havilland DH 9 - "Napier"
Grupo 4º	1 escuadrilla de caza "Martinsyde"
Base de hidros	2 escuadrillas de hidroaviones "Savoia"
Larache, 24 aparatos:	
Grupo 1º	2 escuadrillas Breguet XIV (motor Fiat)
Tetuán, 24 aparatos:	
Grupo 1º	2 escuadrillas Breguet XIV (motor Fiat)

Tabla 1. Distribución de las fuerzas aéreas de Marruecos en 1922. Fuente: Elaboración propia a partir de IHCA, 1988, p. 93.



4.3.1.2. Organización de la zona francesa

En otoño de 1924, Francia tenía desplegadas en Marruecos 10 escuadrillas de 8 aviones cada una. Pero cuando se produjo la incursión de Abd-el-Krim, en la primavera de 1925, en el frente norte del Marruecos francés, solo había disponibles 6, de acuerdo con la siguiente distribución en función del aeródromo que cada una tenía de base (Tabla 2):

Ordre de bataille du 37 ^e régiment d'aviation, début avril 1925 (État-major : Rabat)			
Aviation de secteur (observation & coopération)			Aviation réservée (bombardement)
Nord-marocain	Sud-marocain	Zones montagneuses et désertiques	Meknès
1 ^{re} escadrille*, Fès 2 ^{de} escadrille, Taza 4 ^{de} escadrille, Beni-Malek	5 ^{de} escadrille, Marrakech 6 ^{de} escadrille, Kasbah-Tadla	3 ^{de} escadrille, Bou-Denib 9 ^{de} escadrille, Assaka	7 ^{de} escadrille 8 ^{de} escadrille 10 ^{de} escadrille

* En gras, les unités immédiatement mobilisables par le maréchal Lyautey le 13 avril 1925.

Tabla 2. Orden de batalla del 37 regimiento en abril de 1925. Fuente: (Manchon, 2015, p. 86).

Había otra base en Casablanca y terrenos adaptados para el aterrizaje siguiendo las rutas principales cada 50 o 100 km.

Es decir, ambos ejércitos habían planteado la disposición de medios de la misma manera, con un número similar de aparatos, de características similares orientados sobre todo a la observación.

4.3.2. El empleo de la aviación española desde la campaña de reconquista, otoño de 1921, hasta el verano de 1923

Hemos enmarcado nuestro análisis entre dos fechas en las que la aviación se fue haciendo un lugar como un arma más entre las fuerzas del ejército. El empleo de la aviación fue adquiriendo sus propias señas de identidad que se fueron concretando en las ordenes que recibían las escuadrillas tanto en situaciones de calma como en las operaciones en el frente.

Después de Annual, la actividad militar en Marruecos estuvo a expensas de la situación política en la península. Enmarañada por la polémica de las responsabilidades, no había directrices estratégicas claras. Tanto políticos como militares defendían opiniones diversas: continuar el avance, paralizarlo, replegarse. A partir del verano de 1923 se paralizaron las operaciones de avance y se mantuvieron las posiciones -salvo la retirada de Xauen a finales de 1924- hasta el desembarco de Alhucemas en septiembre de 1925.

Para entender mejor el papel de la aviación conviene anotar el esquema básico operativo del ejército de tierra en las campañas de Marruecos. La unidad de maniobra y combate era la columna: una agrupación de pequeñas unidades, fuerzas y servicios, con todos los escalones al primer nivel. Permitía una organización rápida y agilidad en la marcha, el combate. Habitualmente las operaciones tenían como objetivo ocupar una posición en la que había de quedar un destacamento, que podía ir desde una sección a un batallón o más.

La operación solía comenzar con una preparación artillera al amparo de la cual las vanguardias tomaban la posición y la sostenían hasta que llegase el grueso de la columna. El grueso de la columna ensanchaba el campo para que los ingenieros pudiesen fortificar la posición y para que se pudiese hacer el suministro de municiones y avituallamiento para las fuerzas que se iban a quedar. Terminadas esas tareas, la columna se retiraba, protegida de nuevo por la artillería, hasta terreno propio.

Los momentos más delicados eran los del asalto a la posición y, sobre todo, la retirada, pues era entonces cuando aprovechaban las cabilas para hostigar con mayor crudeza a las tropas españolas.

Dedicaremos especial atención a las operaciones que permitieron desarrollar y reafirmar diversos modos de empleo de la aviación: los primeros momentos de la defensa de Melilla y el apoyo en la conquista del



Gurugú -septiembre-octubre de 1921, la operación sobre Ras-Tikermín -diciembre de 1921-, la operación sobre Tazarut -mayo de 1922 en la zona occidental-, y los episodios relacionados con Tizzi Assa -octubre-noviembre de 1922; mayo-junio de 1923.

4.3.2.1. Septiembre-octubre de 1921: Nador, Gurugú, Monte Arruit, Batel, Tistutín

La campaña de reconquista de lo perdido en Annual no se puso en marcha hasta que el mando militar no consideró que contaba con medios -tropas y armamento- suficientes para llevarla a cabo. Eso implicó que Melilla estuviese sometida a un estrecho cerco durante varias semanas.

En los días inmediatamente posteriores al desastre se envió desde Tetuán y Larache a Melilla una escuadrilla de cinco DH.4. Hasta mediados de octubre fue la única escuadrilla operativa en Melilla y se dedicó a tareas de reconocimiento y al abastecimiento de la columna Navarro en Monte Arruit. Apoyó en la recuperación de Nador, el control del Gurugú, la recuperación de Zeluán y Monte Arruit. Los reconocimientos se orientaban a la obtención de información -movimientos de población, de tropas enemigas, nuevos campamentos, zocos, etc.-, y a la preparación de las operaciones militares. El general Sanjurjo fue como observador en bastantes ocasiones para reconocer personalmente el frente, o, en el caso del asedio a Monte Arruit, para ayudar a su abastecimiento (AGMM, Africa, leg 265).

En las primeras operaciones de ruptura del cerco de Melilla, la aviación apoyaba los movimientos de las columnas acosando a las fuerzas que amenazaban los flancos mediante el lanzamiento de bombas, hasta el aviso de sus movimientos dejando caer partes escritas en los puestos de mando (Franco, 1922).

A finales de octubre llegaron dos escuadrillas más de DH4, constituyéndose así el Grupo Rolls que llevaría el peso de las operaciones aéreas en los meses siguientes.

Las órdenes de operaciones de aquellos meses incluían indicaciones expresas para la aviación. Por ejemplo, para la operación del 11 de noviembre sobre Yazanen y Tifasor, se le indicaba a la aviación:

Tomará parte con todos sus aparatos dedicando la mayor parte a batir adueros y enemigo que se halle fuera de la acción de la artillería y un número menor a la misión más delicada de combatir con las tropas de tierra delante de las guerrillas de ésta, pero no tan cerca que puedan ser un peligro para las líneas propias, teniendo en cuenta los pilotos la zona en que se bate la harka amiga que en nada se distingue por su vestuario del que usa el enemigo.

Con el mismo fin de evitar riesgos en el vuelo de los aparatos no será sin necesidad por encima de las tropas sobre todo cuando los aparatos no hayan lanzado todas sus bombas.

Por razones técnicas del servicio y necesario reposo del personal se suspenderán los vuelos desde las 12.30 a las 14 intensificándose en cambio durante el repliegue. (AGMM, Africa, Leg 1, carp. 24).

4.3.2.2. Ras-Tikermín

A final de diciembre de 1921 tuvo lugar la operación sobre Ras-Tikermín. Los aeroplanos ya montaban ametralladoras en los puestos de observador, lo que permitió que ganaran en versatilidad y generasen nuevas oportunidades en el empleo táctico de la aviación en el apoyo a tierra (Gudín, 2007).

Antes de comenzar el despliegue la operación se complicó y la aviación acabó teniendo un papel determinante para que se pudiese llevar a cabo. Un contingente de tropas españolas se adelantó y ocupó la posición de Tikermín antes del amanecer, mucho antes de la aproximación de las columnas. Inmediatamente fue rodeada la posición por fuerzas rifeñas que comenzaron un acoso intenso que obligó a los defensores a emplear casi toda su munición en poco tiempo. Con la previsión, además, de que la columna tardaría

todavía casi una hora en llegar.

La aviación se presentó al amanecer, se hizo cargo enseguida de la situación y, sobre la marcha los pilotos organizaron un carrusel, bajando a pocos metros de altura sobre el terreno, lanzando las bombas, y haciendo fuego de ametralladora. Volando en círculos sobre la posición consiguieron mantener alejado al enemigo hasta que llegaron las columnas (Franco, 1922, cap. 15).

A lo largo de la jornada se fueron relevando los aeroplanos de tal forma que consiguieron mantener alejados de la posición a los rifeños mientras se llevaban a cabo los trabajos de fortificación y avituallamiento. En el repliegue, también fue clave el papel de contención desempeñado por la aviación.

Se puede considerar, la actuación sobre Tikermin como una innovación táctica, que no se redescubriría hasta la famosa "cadena" García Morato en la Guerra Civil.

4.3.2.3. Año 22

A lo largo del año 22 y hasta mediados de 1923, los servicios ordinarios de las escuadrillas de Melilla fueron de reconocimiento, bombardeo y fotografía. Los bombardeos más habituales eran sobre concentraciones de rifeños en aduana o zocos, para dispersarlos. Salían entre uno y tres aparatos con unos objetivos específicos facilitados por las confidencias y con una dotación de 8 bombas de trilita de 11 kilos, en ocasiones solían emplear el fuego de ametralladora para dispersar los ganados. Una vez efectuado el bombardeo, volvían a la base (AGMM, Africa, Leg 295, carp. 1).

Cabe resaltar la realización de los primeros bombardeos nocturnos en mayo de ese año, a cargo de una escuadrilla expedicionaria trasladada a Larache para cooperar en las operaciones sobre Tazarut (AHEA, sign. 1221/2).

4.3.2.4. Tizzi Assa

Tizzi Assa, de alguna manera, representó el compendio de lo experimentado por la aviación hasta entonces. Cabe destacar, en lo que se refiere a la estructura de mando, que el jefe de las fuerzas aéreas de Marruecos participó en las reuniones preparatorias junto con los jefes de Estado Mayor y los de todas las armas (AGMM, Africa. Leg 45. Carp. 3. Acta de la reunión).

Las dificultades en torno a esa posición habían empezado en octubre de 1922, cuando se decidió la ocupación de varias posiciones en torno a Tizzi Assa. La operación se completó con excesivos problemas, varios días de retraso y bastantes bajas.

A finales de mayo y comienzos de junio de 1923 se sucedieron una serie de violentos ataques rifeños, a los que el mando decidió responder garantizando el abastecimiento a cualquier precio de las posiciones asediadas.

Las columnas de abastecimiento encontraron una fuerte resistencia, que no se logró superar hasta pasadas varias jornadas y mediante un esfuerzo extraordinario por parte de todo el ejército.

La aviación se centró en apoyar el avance de las columnas apoyada en el aeródromo de reserva de Dar Drius. La dureza de los combates queda reflejada en que uno de los días se derribaron cinco aparatos (uno de ellos con bajas mortales de sus tripulantes) y doce volvieron con numerosos impactos (AHEA, A6. Diarios de operaciones).

El día 5 de junio tuvo lugar una operación, que se pretendía definitiva, dirigida a expulsar las tropas de Abd-el-Krim del entorno de las posiciones, que el convoy de abastecimiento encontrase vida libre y estabilizar toda la línea. Las escuadrillas fueron turnándose en los servicios volviendo para repostar y municionarse a Drius. El teniente coronel Kindelán –jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos-, voló ese día como observador



del "Bristol" del capitán Llorente, jefe de la segunda escuadrilla, resultando herido de un balazo (Gudín, 2008).

4.3.3. El empleo de la aviación francesa en el verano de 1925

Ya se ha indicado la similitud de los episodios de Annual y Ouergha. Al comienzo del ataque de Abd-el-Krim a la línea del Ouergha, la aviación francesa del frente norte se distribuía en tres aeródromos, cada uno con dos escuadrillas: en el oeste, Beni Malek, en el centro Fez y en el este, Taza (Manchon, 2015, p. 86), en total, 48 aparatos disponibles. Al frente de las fuerzas aéreas se encontraba el coronel Armengaud, cuyas reflexiones al cabo de tres años resultan especialmente valiosas para comprender el papel de la aviación en la campaña.

Iniciado el ataque rifeño, enseguida se recibieron refuerzos que ampliaron la fuerza disponible hasta 120 aparatos operativos (Krugler, 2012). A pesar de la experiencia de los pilotos y observadores formados en la Gran Guerra, en el escenario marroquí se encontraron con que las referencias que habían utilizado entonces -vivacs, convoyes, artillería-, ahora no existían. Además, tuvieron que familiarizarse con el código de señales con tierra mediante paneles de tela, que se había puesto en servicio en el invierno de 1924/25 (Manchon 2015, p. 88).

El ataque general de Abd-el-Krim no llegó a tomar Fez. La opinión general fue que se pudo salvar gracias a los aviadores. El propio mariscal Lyautey también reconoció su papel decisivo. El coronel Armengaud -frente a las indicaciones del Estado Mayor francés, que abogaba por los bombardeos a larga distancia- orientó los esfuerzos de su aviación hacia lo que él denominó "aviation en couverture" que se habría encargado de diversos cometidos:

L'aviation du Maroc, instantanément rassemblée sur le front nord avec son gros à Fez, est en fait, la première des forces de couverture. Elle doit à la fois:

- surveiller les postes, les relier au commandement, empêcher leur bombardement, les ravitailler, leur apporter appui matériel et moral;
- reconnaître les forces ennemies sur les principales directions d'attaque;
- s'opposer à la progression des bandes dissidentes qui ont franchi la ligne des postes et qui esquissent, de plusieurs côtés, une marche sur Fez;
- se porter en masse à l'appui de chaque groupe mobile chaque fois qu'il est en difficulté, c'est-à-dire chaque fois qu'il se déplace, et précisément les groupes mobiles doivent faire souvent mouvement pour remplir leur propre mission de couverture (Armengaud, 1928, p. 19).

Además de esas misiones, la aviación recibiría encargos de bombardeos a larga distancia, transporte sanitario, y comunicación con los puestos que habían quedado aislados. Es decir, los mismos cometidos que había desempeñado la aviación española en su zona.

A partir de agosto, gracias a los refuerzos comenzó una nueva fase de operaciones. Para preservar el material de vuelo y reducir los accidentes de cara a las operaciones de septiembre, se redujeron las cadencias de los vuelos y se suprimieron los vuelos en las horas más calurosas (Manchon, 2015).

Al comienzo del otoño el ejército francés de Marruecos contaba con más de 140000 hombres repartidos en 124 batallones, de los que 2 eran de carros, 63 baterías, 36 escuadrones, 22 escuadrillas y 29 compañías de ingenieros (Manchon, 2015). Petain, sustituto de Lyautey, planteó unos objetivos puramente militares centrados en acabar con el peligro de Abd-el-Krim antes de la estación de lluvias. Pretendía atraer a los rifeños a las llanuras al oeste del Ouergha para batirlos en campo abierto (Manchon, 2015, p.95) sin tener que entrar en el territorio de los Beni Urriagel.

El 11 de septiembre, tres días después del desembarco de Alhucemas, se lanzó una ofensiva en la región

del Ouergha que no encontró gran resistencia y permitió volver a la línea de posiciones de primavera de 1925. (Manchon 2015, p.95).

El 15 de septiembre se llevó a cabo un bombardeo masivo. Todos los aviones disponibles fueron enviados al macizo de Bibane: 169 aviones lanzaron 20 toneladas de bombas durante 120 incursiones. Nunca tal concentración de fuerzas aéreas se había centrado en un solo objetivo. Estos bombardeos masivos rompieron la resistencia y facilitó el trabajo de las columnas francesas en los teatros de operaciones.

Aunque se emplearon Farman F.60 Goliath, para bombardear objetivos alejados, su uso no resultó eficaz. En cambio el Breguet XIV, que formaba parte principal de las dotaciones, se mostró bastante eficaz para esas tareas, empleándose fundamentalmente en formaciones de 5 ó 6 aviones:

Et bien que l'emploi de l'aviation fût plus massif que jamais outremer, on s'en tint pourtant aux bombardements d'intimidation, de représailles et de harcèlement qui préparaient et soutenaient la progression des groupes mobiles. Car l'absence de villes et les nombreux refuges naturels offerts par le terrain à une population clairsemée, empêchaient toute autre stratégie offensive aérienne (Manchon 2015, 97).

Según Manchon (2015, 96) "À la fin de la campagne de 1925, le bilan, pour l'aviation, était certes remarquable: 12 000 heures de vol, 575 tonnes de bombes larguées, plus de 500 évacuations sanitaires, 14 000 clichés des zones insoumises". Además, más de 20 aparatos habían quedado fuera de combate entre julio y octubre.

4.4. La aviación de apoyo a tierra en los escritos doctrinales y en las decisiones del mando en los años 22-25

La experiencia acumulada por la aviación en las campañas de Marruecos se reflejó, escasamente, en algunos escritos doctrinales de aquellos años. Sin embargo las decisiones del mando sobre compra de material y formación de pilotos y observadores, se pueden considerar más realistas respecto a las misiones que había de desempeñar la aviación española.

4.4.1. Las reflexiones de los aviadores españoles

La mayoría de los aviadores españoles que escribieron y reflexionaron sobre estrategias y tácticas aéreas en los años 20-30, participaron en las campañas de Marruecos como pilotos y como mandos -en el caso de Kindelán como jefe de las fuerzas aéreas de Marruecos-. Sin embargo, esa experiencia tuvo escaso reflejo en sus escritos.

Madariaga (2011) y Jiménez Rodríguez (2021) han analizado los puntos de vista sobre el empleo estratégico de la aviación de los aviadores españoles de las primeras décadas del siglo XX. Unos -Kindelán, Pastor Velasco, Manzanque, Longoria- se mostraron partidarios de las doctrinas sobre el dominio aéreo que circulaban por Europa. Otros -Gómez Spencer, Martínez Campos, García Orcasitas, Andrés del Val- se mostraron reticentes respecto a la eficacia de esas doctrinas. En todo caso sus reflexiones no abordaron -o lo hicieron marginalmente- sus propias experiencias africanas.

Dos hechos del año 24 nos permiten calibrar el eco real -a nivel táctico- que tuvo lo aprendido hasta entonces en Marruecos: la publicación de la "Doctrina para el empleo táctico de las armas y los servicios" (Estado Mayor, 1924A) y el primer curso para Jefes de Unidades Tácticas Aéreas (Estado Mayor, 1924B).

Las instrucciones para el desarrollo del curso de Jefes (Estado Mayor, 1924B) insistían en la realización de ejercicios prácticos (maniobras conjuntas con una División orgánica y ejercicios de tiro y bombardeo) y señalaban la necesidad de elaborar cuerpos de doctrina, instando a que se elaborasen los correspondientes manuales, "reglamentos tácticos para el empleo del material". El resultado fue una publicación de las



conferencias impartidas en cinco tomos (Aviación Militar, 1925).

El programa de conferencias abarcaba todos los ámbitos de la aviación militar. Los temas de táctica y estrategia fueron abordados por el teniente coronel Kindelán y el comandante Gonzalo.

Kindelán, figura de referencia de los comienzos de la aviación militar española, fue el director del curso. Había sido jefe de las fuerzas aéreas de Marruecos desde agosto de 1922 hasta junio de 1923, poseía experiencia de primera mano sobre las posibilidades de la aviación de apoyo a tierra. Sus intervenciones se recogen en el primer tomo de las conferencias. Su exposición se titulaba “Doctrina de la guerra aérea. Organizaciones aeronáuticas. Antiaeronáutica”, apuntaba la necesidad de que se considerase la aviación como arma y no como un servicio (Kindelán, 1925, 37-46) y abordaba tres temas: el empleo de la aviación en la I GM, táctica y organización de la aviación.

En el esquema que realiza sobre misiones de la aviación (Kindelán, 1925, 46) incluye el combate aéreo terrestre, dividido en aviación de bombardeo, de batalla y de ataque de globos. Sin embargo, a la hora de desarrollar sus consideraciones tácticas, se refiere principalmente al combate aéreo y al bombardeo. El combate aéreo terrestre lo aborda en el capítulo XVIII bajo el título “Casos particulares del combate aéreo” (Kindelán, 1925, 321-333) trata de los combates de retaguardia, combates en servicio de escolta y protección y el combate contra enemigo terrestre y ametralladoras. Se dejan entrever sus experiencias africanas, aunque no haga referencia explícita a ellas.

Las intervenciones del comandante Gonzalo se recogen en el tomo 2. Luis Gonzalo Vitoria había estado destinado en la aviación de Marruecos en varias ocasiones desde 1915 como observador, piloto, jefe de aeródromo, jefe de grupo, jefe de las Fuerzas Aéreas de la zona occidental. En cuanto a sus destinos peninsulares de aquellos años, estuvieron relacionados con la formación de observadores en Cuatro Vientos y en la Escuela de Tiro y observación de los Alcázares. Además, Gonzalo era de Estado Mayor, lo que le permitía tener una visión más panorámica del papel de la aviación.

Había escrito junto al capitán Sastre un trabajo sobre Aeronáutica Militar en 1922 (Gonzalo y Sastre, 1922) en el que se recogían los principales aspectos tácticos del empleo de la aviación y la aerostación y la situación de la aviación en Marruecos hasta 1920. En su conferencia del curso de Jefes de Unidades Tácticas de 1925 emplea el mismo esquema del libro de 1922 (Gonzalo, 1925) analizando pormenorizadamente las funciones, organización y medios de lo que se podrían considerar diferentes aspectos del apoyo a tierra: aviación de observación, de acompañamiento (enlace) y a la aviación en las guerras coloniales.

La cuarta conferencia del comandante Gonzalo (1925, 275-289) resulta especialmente significativa. En ella expone los servicios que la aviación había venido realizando en Marruecos: exploración, enlace, reglaje del tiro de artillería, como arma de combate, y se añaden los servicios sanitarios y de transporte.

4.4.2. Las conclusiones del Estado Mayor

El Estado Mayor Central del Ejército publicó en 1924 la “Doctrina para el empleo táctico de las armas y los servicios” (Estado Mayor, 1924A) en un esfuerzo por aproximarse a la realidad militar y bélica española. En su introducción se dice que se han tenido en cuenta las enseñanzas de las campañas de Marruecos y las de la guerra europea, procurando adaptarlos “en lo relativo a detalle y procedimiento, a nuestras posibilidades e idiosincrasia” (Estado Mayor, 1924A, p. 3).

Resulta significativo que se incluya la “aeronáutica de defensa contra aeronaves” en el mismo título junto a las Armas clásicas: Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros, considerándola explícitamente como una nueva Arma. Nos encontramos, por tanto, a los tres años de comenzar el empleo de la aviación en operaciones de combate con unas primeras conclusiones: se trata de un Arma que habrá de tener sus propias reglas de empleo.

Las misiones que ha de cumplir son dos: observación y combate, que

“comprende: los bombardeos a grandes y pequeñas distancias, llamados generalmente nocturno y diurno: el combate aéreo (caza) y la acción contra tropas en tierra, empleando sus armas de fuego.” (Estado Mayor, 1924A: 78)

4.4.3. Las decisiones del mando. Formación del personal y compra de material

Junto a los planteamientos doctrinales, conviene considerar las medidas concretas que se tomaron desde la estructura de mando. Desde 1918 hasta 1924 el director general de Aeronáutica fue el General Echagüe. Fueron años de reorganización y nuevas reglamentaciones de la aviación militar, especialmente la recogida en el RD de 17 de marzo de 1920 (Ministerio de la Guerra, 1920B).

En aquel momento el número de pilotos formados y en activo era pequeño: “el número de títulos concedido por haber cursado las prácticas era de 93. Voluntariamente se habían retirado del servicio 30 pilotos, con lo que sólo quedaban 63. Y de éstos solo se podía contar con un número reducido con aptitud para realizar servicio en primera línea” (Gomá, 1946, 513). A finales de 1918 se había convocado un curso de pilotos, al que se inscribieron 132 oficiales, de los que finalmente fueron aceptados 93 en enero de 1920 para realizar el curso (Ministerio de la Guerra, 1920A). De esta manera se pudo disponer de una plantilla de pilotos suficientemente amplia como para acometer, cuando llegó el momento, las campañas de Marruecos.

Junto a los pilotos, parte importante de las misiones de apoyo a tierra la desempeñaba la figura del observador. Había comenzado con la aerostación, desempeñando funciones de exploración, cartografía, fotografía, información o dirección del tiro de la artillería. Cuando se incorporaron a la aviación, los observadores siguieron desempeñando esas mismas funciones. Un cambio significativo en su formación tuvo lugar en 1920, cuando se creó la Escuela de Observadores en Cuatro Vientos Bajo la dirección del comandante Gonzalo. En la parte teórica se impartían clases de navegación, bombardeo, cooperación – especialmente corrección de tiro artillero– y en muchos casos fotografía y planimetría. En las clases prácticas se identificaban objetivos, se hacía tiro aire-aire y bombardeo, generalmente en el mar, contra blancos fijos y móviles (Yañiz, 2019).

El material aéreo a comienzos de los años 20 era escaso. En 1919 y 1920 se compraron unos 20 DH4 y otros tantos DH6 de escuela (IHCA, 81-82). De las tres escuadrillas que había en Marruecos, una se había perdido en Annual y las otras dos resultaron escasamente operativas en los primeros días del desastre. Sin embargo, tras el desastre se llevó a cabo una campaña popular de adquisición de aeroplanos, que permitió dotar a las escuadrillas de Marruecos con un significativo número de aparatos.

4.4.4. Las reflexiones de Armengaud sobre la “aviation de ligne”

En el lado francés, contamos con las reflexiones del propio jefe de la fuerza aérea. Armengaud calificó el empleo de aviación de Marruecos como “aviation de ligne”: la escasez de medios y aeroplanos, la obligó a ser una “aviation à tout faire” (Armengaud, 1928, p. 33).

Il faut que, pour toute mission, qui peut un jour être la principales, son chef puisse aligner cette aviation avec toutes ses unités. Elle doit être une “aviation de ligne”. (Armengaud, 1928, p. 38)

Hoy en día podríamos hablar de una aviación multifunción, para la que Armengaud distinguía varios tipos de tareas (Armengaud, 1928, p. 39-73):

- Aviación de exploración -información- y enlace. Para el control de tiro y para enlace entre las avanzadillas de las armas, artillería, infantería o carros con la aviación.
- Aviación de bombardeo.



- Aviación de combate terrestre, complementaria de la artillería, infantería y caballería. Como complemento de la artillería, contribuye a la preparación de ataques, acosar al enemigo y romper líneas de abastecimiento enemigas. Como complemento de la infantería puede acompañar sus ataques, proteger los flancos en la marcha de las columnas y neutralizar los esfuerzos enemigos. La aviación puede complementar a la caballería interviniendo en el combate de tierra mediante sus ametralladoras y el lanzamiento de granadas, complementando las ametralladoras de infantería.
- Aviación de avituallamiento y transporte, para realizar avituallamientos de cualquier tipo (agua, municiones...) a las posiciones rodeadas, trasladar heridos o, incluso, tropas.

Finalizado su análisis, Armengaud se plantea si es posible trasladar esas enseñanzas, generalizar, la actuación, en un escenario europeo.

Sin embargo, los expertos no acabaron de formalizar una doctrina de apoyo aéreo cercano, o de aviación de ataque, hasta entrada la década de los 30. Mednis, en su “Táctica de la aviación de asalto” de 1936 (de Lespinois, 2022), recoge diversos planteamientos que ya se habían venido empleando en los escenarios Marroquíes. Planteamientos ratificados por la experiencia, pero conocidos únicamente en los ámbitos de los estados mayores de cada país, sin que se trasladasen a la formación de pilotos y observadores y a la adquisición de material. De ahí que cuando llegó el momento clave, al comienzo de la II guerra mundial, el ejército francés se vio sobrepasado por la aviación alemana, que sí había estudiado las enseñanzas de los escenarios de entreguerras (McDougall, 2016).

5. Conclusiones

La guerra del Rif revistió características similares en la zona francesa y española, específicamente en los momentos en los que Abd-el-Krim tomó iniciativa. Las respuestas al desastre de Annual por parte española y a la crisis de Ouergha por parte francesa, fueron similares. Independientemente de las doctrinas militares imperantes en cada Estado Mayor, se acabó imponiendo la realidad de un terreno y un enemigo con rasgos propios que impusieron la respuesta más realista.

La aviación resultó un medio novedoso en una guerra de esas características. Tanto por sus peculiaridades como arma, como por el número respetable de aparatos que se emplearon en las acciones bélicas.

Los criterios de empleo se irían descubriendo a lo largo de las campañas y coincidirán tanto en el ejército francés como en el español, a pesar de no que no había comunicación ni colaboración entre ellos.

Los estados mayores recogieron en sus escritos los modos de empleo y cooperación de la aviación. Sin embargo, los pilotos no los sistematizaron. Se centraron en sus escritos en las grandes doctrinas estratégicas del momento. Jiménez Rodríguez (2021) comenta que, en la Guerra Civil española, “la acción aérea más decisiva fue la participación en la batalla terrestre. En esta, el apoyo aéreo cercano a las fuerzas propias alcanzó un empleo continuo y sistemático” (Jiménez Rodríguez, 2021, 98). Incluso Kindelán, la figura más representativa de la aviación española en este campo, no llegó a prestar atención profunda a las tácticas de cooperación de la aviación hasta después de la batalla del Ebro en la Guerra Civil española (Jiménez Rodríguez, 2021, 99). Gomá (1950, 14-15), en el prólogo del segundo volumen de su historia de la aeronáutica española, reconoce, desde una perspectiva histórica, la trascendencia del empleo de la aviación de apoyo a tierra en Marruecos, llegando incluso a afirmar:

De ese modo de combatir, de aquella táctica, del ya empleo universal de la aviación sobre objetivos estratégicos y tácticos nace la misión dada a las escuadrillas alemanas en la invasión de Francia de 1940 (Gomá 1950, 15).

Por otra parte, las ocasiones en que se planteó realizar bombardeos estratégicos en el Rif, respondieron más a impulsos viscerales que estratégicos fruto de sentimientos de impotencia y rabia. Lo propuso el Estado Mayor

de Marruecos después de Tizzi Assa en 1923 (AGMM, Africa, leg 79) y Liautey -Residente General francés en Marruecos- tras el ataque del Ouergha en 1925. En el caso del Residente General, resulta llamativo, pues suponía ir en contra de todo lo que hasta entonces había defendido, sin embargo, ciertamente, consideró ambas aviaciones desplazaron a Marruecos grandes bombarderos (los Farman Goliath), pero su utilización para esos bombardeos en todo el territorio se manifestaría ineficaz a las primeras de cambio.

Pero tampoco se consideró seriamente la posibilidad de un bombardeo intenso en el desembarco de Alhucemas. En este caso, había mayores posibilidades de eficacia, por ser el territorio a bombardear más reducido, y los objetivos militares también más concretos. Sin embargo, se optó por un empleo mixto de la artillería naval y el bombardeo aéreo.

Probablemente, la insistencia en defender las doctrinas del dominio aéreo tenía que ver con la aspiración de los aviadores de no verse subordinados a las otras armas. Sin embargo, en la práctica se empleó cooperando con el apoyo a tierra, y rindiendo frutos de eficacia notables. Aún así, los aviadores no acabaron de valorar las posibilidades del empleo flexible de la aviación hasta después de la Segunda Guerra Mundial (Jiménez Rodríguez 2021, glosando a Coutau-Bégarie, 2009).

Convendría profundizar en la “política real” que se llevó en la aviación militar de aquellos años, es decir las decisiones que se tomaron con relación a la formación de los aviadores y la dirección en la que fue la compra de materiales, porque ayudaría a entender cuál fue el peso real que se le dio a la aviación de apoyo a tierra, más allá de las consideraciones teóricas que se barajaron en aquellos años. En el caso de Francia, quedó claro el fracaso estratégico de su aviación en la batalla de Francia. En el caso de España, todavía quedaría por estudiar qué concepto estratégico imperaba en la distribución de fuerzas durante la II República.

Financiación

Esta investigación no recibió financiación externa.

Cómo citar este artículo / How to cite this paper

Gudín de la Lama, E. (2024). El escaso influjo de las tácticas aéreas española y francesa en la guerra del Rif (1921-1925). *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE*, 9(2), 43-59. <https://doi.org/10.54988/cisde.2024.2.1494>

Referencias

- Archivo General Militar de Madrid, sección Africa, (AGMM, Africa)
 Archivo histórico del Ejército del Aire (AHEA).
 Armengaud, P (1928). Quelques enseignements des campagnes du Rif en matière d'aviation. Paris: Berger-Levrault.
 Arostegui, J. (2001). La investigación histórica: teoría y método. Barcelona: Crítica.
 Aviación Militar (1925). Conferencias teóricas: Primer curso para Jefes de Unidades Tácticas Aéreas (5 vol). Madrid.
 Barthorp, M. (2002). Afghan Wars and the North-West Frontier, 1839-1947. Cassell.
 Berenguer, D. (1923). Campañas en el Rif y Yebala. Notas y Documentos. Años 1921-22, Madrid: Sucesores de Regino Velasco.
 Boubli, Z. (2022). Une mue difficile: l'aéronautique militaire au sortir de la Grande Guerre. dans Jérôme de Lespinois (ed.), Nouvelle histoire de l'Armée de l'air et de l'espace, Paris: Pierre de Taillac, 2022, p. 102-135.
 Courcelle-Labrousse, V.; Marmié, N. (2018). La guerre du Rif: Maroc 1921-1926. Tallandier.
 De Lespinois, J. (dir.) (2020) Anthologie mondiale de la stratégie aérienne. Paris: La documentation Française.
 De Lespinois, J. (dir.) (2022). Le destin d'une aviation victorieuse: L'aéronautique militaire française après la Grande Guerre. Paris: La documentation Française.
 De Lespinois, J. (dir) (2023). Nouvelle histoire de l'armée de l'Air et de l'Espace. Paris: Éditions Pierre de Taillac.
 Drew, D. M. (1998). US Airpower Theory and the Insurgent Challenge: A Short Journey to Confusion. *The Journal of Military History*, 62(4), 809.
 Estado Mayor Central del Ejército. (1924a). Doctrina para el empleo táctico de las Armas y los Servicios. Madrid: Talleres del depósito de la Guerra.

Gudín de la Lama, E. (2024). El escaso influjo de las tácticas aéreas española y francesa en la guerra del Rif (1921-1925). *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE*, 9(2), 43-59. <https://doi.org/10.54988/cisde.2024.2.1494>



- Estado Mayor Central del Ejército. (1924b). Cursos de Instrucción. Circular de 8 de agosto de 1924. Diario Oficial del Ministerio de la Guerra, XXXVII(177), 449-451.
- Farquhar, J. T. (2017). Airpower and irregular war: a battle of ideas. *Air & Space Power Journal*, 31(1), 51.
- Fontenla, S. (2021). Los procedimientos tácticos de las fuerzas enfrentadas en las campañas del Rif 1919–1922. *Revista de Historia Militar*, LXV, 213-246.
- Franco, F. (1922). *Diario de una Bandera*. Madrid: Editorial Pueyo.
- Gallissot, R. (Ed.) (1976). *Abd el-Krim et la République du Rif: actes du colloque international d'études historiques et sociologiques*, 18-20 janvier 1973. Paris: F. Maspero.
- Goded, M. (1932). Marruecos: las etapas de la pacificación. Compañía ibero-americana de publicaciones (sa).
- Gomá, J. (1946). *Historia de la Aeronáutica Española (I)*. Madrid. (s.e.).
- Gomá, J. (1950). *Historia de la Aeronáutica Española (II)*. Madrid. (s.e.).
- Gonzalo, L. (1925) *Aviación Militar. Conferencias teóricas: Primer curso para Jefes de Unidades Tácticas Aéreas (vol. II)*. Madrid.
- Gonzalo, L.; Sastre, J. (1922). *Aeronáutica Militar*. Madrid
- Gudín, E. (2007): El nacimiento de la aviación española de combate. *Ras Tikermin*, 22 de diciembre de 1921. *Aeroplano* núm. 25. Madrid. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas.
- Gudín, E. (2008): 1923. Jornadas de Tizzi Assa: un ejército entre la espada y la pared, *Aeroplano* núm. 26. Madrid. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas.
- Hernández, C.; García Figueras, T. (1929) *Acción de España en Marruecos 1492-1927*. Madrid. Imprenta municipal.
- Instituto de Historia y Cultura Aérea –IHCA- (Ed.). (1988). *Historia de la Aviación Española*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Aérea.
- Jiménez Rodríguez, M. (2021). Cultura estratégica militar española y aviación militar. *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE*, 6(2), 89-105.
- Jordán, J. (2016). El debate sobre la primacía del poder aéreo: un recorrido histórico. Madrid: CESEDEN.
- Khazanov, D. (2013). La doctrine aérienne soviétique de 1925 à 1939. *Stratégique*, 102, 81-99. <https://doi.org/10.3917/strat.102.0081>.
- Kindelán, A. (1925). *Aviación Militar. Conferencias teóricas: Primer curso para Jefes de Unidades Tácticas Aéreas (vol. I)*. Madrid.
- Krugler, G. (2012). La puissance aérienne dans la guerre du Rif. Le colonel Paul Armengaud et l'émergence de l'emploi tactique de l'aviation (1925-1928). *Revue historique des armées*, (268), 32-44.
- López Rienda, (1925). *Abd-el-Krim contra Francia*. Madrid.
- MacDougall, P. (2016). *Air Wars 1920-1939: the Development and Evolution of Fighter Tactics*. Fonthill.
- Madariaga, R. (2011). La pugna por el arma independiente, la doctrina de la Aviación Militar hasta finales de 1939. *Aeroplano* núm. 29. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas.
- Manchon, J. B. (2015). La campagne du Rif (1925-1927) consécration d'une aviation d'appui-protection. *Revue historique des Armées*, 281(4), 84-102.
- Manchon, J. B. (2022). L'organisation de l'aéronautique militaire française dans l'Empire au lendemain de la Grande Guerre. In Lespinois, J. (dir.) *Le destin d'une aviation victorieuse: L'aéronautique militaire française après la Grande Guerre*. Paris, La documentation française.
- Matthews, M. M. (2010). *An Ever Present Danger: A Concise History of British Military Operations on the North-West Frontier, 1849-1947 (Occasional Paper, Number 33)*. Combat Studies Institute Press, US Army Combined Arms Center, Fort Leavenworth, KS.
- Meinhart, R. M. (2006). Strategic planning by the Chairmen, Joint Chiefs of Staff, 1990 to 2005 (No. 13). Strategic Studies Institute, US Army War College.
- Ministerio de la Guerra (1920a). Diario Oficial, n° 26. Circular anunciando el comienzo del curso de Pilotos.
- Ministerio de la Guerra (1920b). Diario Oficial, n° 63. Real Decreto para la organización y distribución de las fuerzas y servicios de aeronáutica militar.
- Omissi, D. E. (2017). Air power and colonial control: The royal air force 1919–1939. In *Air power and colonial control*. Manchester: University Press.
- Pascal, J. (2009). L'Armée française face à Abdelkrim ou la tentation de mener une guerre conventionnelle dans une guerre irrégulière 1924-1927. *Stratégique* 2009/1 (N° 93-94-95-96), 319-338.
- Pesquies, S. (1990). L'aéronautique militaire française dans la guerre du Rif. *Revue du Nord*, 72(285), 317-367.
- Rivet, D. (1976). Le commandement français et ses réactions vis-à-vis du mouvement rifain, 1924-1926. In *Abd el-Krim et la République du Rif_ Colloque international d'études historiques et sociologiques* (pp. 101-135). Paris.
- Rivet, D. (1996). *Lyautéy et l'institution du protectorat français au Maroc (1912-1925)*. Paris, L'Harmattan.
- Rüsen, J. (2005). *History: narration, interpretation, orientation*. New York: Berghahn Books.
- Servicio Histórico Militar (1981). *Historia de las campañas de Marruecos. T.3. T.4*. Madrid. Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica.
- Yániz, F. (2019). Observador de aeroplano. Un título aeronáutico inolvidable. *Aeroplano*, (37), 72-89.