



Aire,

Mar

Tierra

La ecuación óptima en la defensa nacional.

Por el Coronel ANTONIO RUEDA URETA

Al tratar de los elementos armados que han de constituir las diferentes ramas o brazos de la defensa nacional, dentro de los tres Ejércitos de Aire, Mar y Tierra, es necesario huir tanto de concepciones y soluciones de un radicalismo inadmisibles, como asimismo de llevar la proporcionalidad por debajo de lo que puede ser el límite mínimo de un Arma dentro de un Ejército.

En un grado superior ocurre análogamente entre los tres Ejércitos de Tierra, Mar y Aire para sus proporciones relativas.

Queremos decir que la proporcionalidad podrá y deberá mantenerse desde cierto límite para arriba.

Pero por debajo de ese límite, continuar la proporcionalidad en lo homeopático sería ser débil en cada cosa y débil en el conjunto de todas esas debilidades.

Por debajo de ese límite mínimo, el problema pasa a ser de acierto en la elección al verse obligados a empezar a prescindir de algo.

Según las épocas, según los estilos y según las exigencias, hemos visto variar dentro de los Ejércitos la proporción de aquellos elementos y armas que los componen, para que de su composición y empleo se deduzca un rendimiento máximo. A esa clase de elementos a emplear y a su proporción o dosificación acertada según su época, se le llama solución de la ecuación óptima o de rendimiento óptimo.

De esas variaciones podría darnos ejemplo la lucha entre el cañón y la coraza, las alzas y bajas que ha sufrido el concepto del acorazado como exponente de la potencia marítima y del combate naval por excelencia, y las alternativas del avión de caza sobre el bombardero rápido, entre otros muchos casos que se podrían citar,

así como las cuestiones que aún litigan en Aviación, de si fortaleza volante o defensa en la velocidad y la altura.

En el campo aeronáutico han apasionado tanto estos opuestos puntos de vista, que se llegó a la radical afirmación de que siempre se podrá construir un bombardero más rápido que un caza. Fundamentan sus convicciones en que un bombardero no tiene que hacer los esfuerzos de la acrobacia que exige un caza de combate, por lo cual podría hacerse su estructura más ligera, aunque fuese menos resistente.



La Aviación alemana como auxiliar de la Infantería.—Un Henschel Hs-123, destacado como avión de batalla, apoya en su avance a patrullas de choque de la Infantería al cruzar un río a bordo de botes neumáticos.

También encontraban argumento en la idea de suprimir todo armamento defensivo del bombardero, y por consecuencia las torretas y cuanto pudiera significar resistencia al avance, logrando así una forma más fuselada, una mayor velocidad de penetración en el aire, y dejando fiada la inmunidad a esa velocidad superior al caza que así se lograría, ya que ninguno de estos razonamientos podrían ser aplicados al avión de caza.

No obstante, hoy por hoy consideramos estos radicalismos como una de las muchas utopías que por sí mismas se evaporan sin hacer necesarias grandes polémicas.

Entre el avión bombardero (llevado al concepto de las llamadas Fortalezas volantes) y los cazas bimotores de intercepción y persecución (que van cristalizando en un nuevo tipo llamado "Destructor"), empieza a dibujarse la misma histórica controversia que desde largo tiempo se produjo y se mantiene en el mar entre acorazados y destructores, entre unidades de línea y unidades sutiles.

Al fin y al cabo no puede extrañar esto, porque las mismas causas deben producir los mismos efectos; y la situación recíproca de competencia entre esos elementos del aire no puede ser más semejante a la de aquellos elementos homólogos del mar.

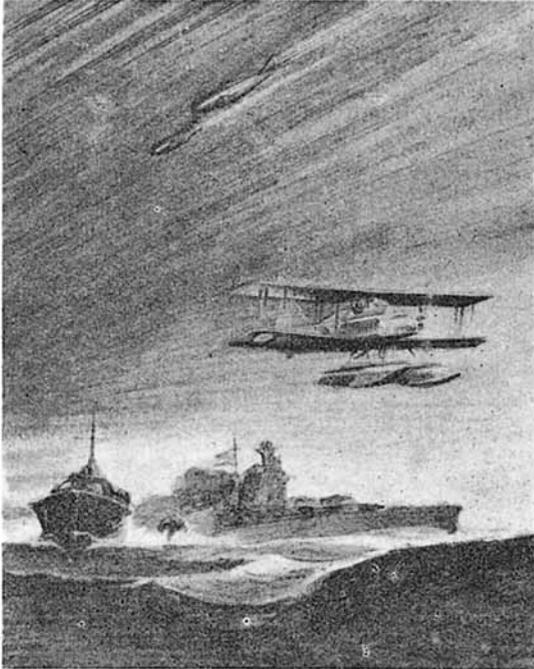
Si ocurre así dentro de un Ejército de Tierra, Mar o Aire, no puede tampoco extrañar se produzcan fenómenos análogos (alteraciones temporales y circunstanciales supremacías) entre los Ejércitos de cada uno de esos tres elementos, Aire-Mar o Tierra, según las características predominantes del momento militar a resolver y según influyan los clásicos factores geográfia, sorpresa, tiempo, movilidad, etc.

Estuvo en vena el Ejército por antonomasia, el de Tierra, y en él la Infantería, con exclusión de todo otro elemento aún no creado o perfeccionado. Se produjo el Imperio español bajo el predominio del factor hombre sobre los demás factores y elementos, y de un espíritu o misión histórica de civilización cristiana (europea).

Vino luego una época en que contó por cima de todo el predominio naval. A él achacan los ingleses el haber podido vencer a Napoleón Bonaparte (genio de la guerra por tierra), mediante su escuadra naval y aquel (genio de la guerra por mar) que se llamó Nelson. Se produjo el

Imperio inglés bajo el predominio del factor nave y de un espíritu netamente comercial, de Imperio comercial (en su trastienda predomina la Banca judía internacional).

No es cosa imposible la existencia de una era en la que lo que cuente sea el predominio o supremacía en el aire. En manos de un genio de mentalidad aérea, ¡qué portentosa revolución ha de significar!



Aquella ecuación óptima que daba la proporción de máximo poder y rendimiento en la combinación de las Armas, es evidente que puede llevarse y aplicarse, como hemos dicho, a la proporción del desarrollo relativo entre los Ejércitos del Aire, de Mar y de Tierra, dentro de la defensa nacional y dentro de la economía de guerra o política económica militar; de tal modo que la construcción de un cierto número de aviones de tal tipo implique y no pueda llevarse a efecto sino a la vez que tantos otros aviones de cada uno de los demás tipos, tantos hangares, tantas fábricas de material aeronáutico y tantas factorías de carburantes, así como los repuestos correspondientes.

Eso únicamente en el campo aeronáutico. Que a su vez ha implicar, paralelamente, tantas baterías antiaéreas, con sus municiones y piezas de repuesto; tantas unidades de carros de comba-

te, con sus repuestos y municionamiento; tantas otras unidades motorizadas; tantas baterías de artillería de cada calibre, con sus repuestos y municionamiento; tantas líneas ferroviarias, con material de tracción y rodado y tantos kilómetros de carretera estratégica, con el correspondiente aumento del material de camiones, autos ligeros y motos. Asimismo trae aparejado, en el campo naval, la construcción de tantas unidades navales de cada clase y sus elementos correspondientes en arsenales, astilleros, bases navales y fortificación de costa.

Instalaciones radio, estaciones de radionavegación, radiofaros; servicios todos ellos de protección del vuelo y contra ataques aéreos (defensa activa y pasiva), etc., etc.

A la inversa, cualquier aumento en los elementos del Ejército de Tierra o de la Escuadra naval, traería aparejados sus proporcionales aumentos en los elementos de los otros dos Ejércitos; siempre con sujeción a lo que hemos llamado "solución de la ecuación óptima".

Pero la capacidad económica del país será quien diga la última y definitiva palabra. Ya que, mientras fuera posible, lo mejor sería tener de todo, mucho de todo y lo más posible de todo.

En la limitación que siempre imponen (incluso a los países más ricos) la capacidad económica y la capacidad de rendimiento de la organización o movilización industrial, es donde terminan las alegrías y armonías generales.

Y en ello no debe verse un espíritu de rivalidad (ni de competencia para un predominio mutuo) dentro del seno de la nación, sino la manifestación del honrado interés de todos y cada uno por aquello que le está directamente encargado y entregado, por aquello de cuya eficacia y poder va a tener que responder ante la Patria.

Es aquí donde empiezan los intereses encontrados.

Sólo al Alto Mando y a los directores de la economía de guerra corresponde la elección y la eliminación, ya que a ellos corresponde también la responsabilidad de los resultados en caso de guerra.

Hoy existen ya unos maridajes de imposible divorcio en el nuevo arte de la guerra. Nos referimos a los ya creados por la aportación del motor al terro del combate. El motor está unido al motor. Queremos decir que hoy es lazo de éxitos la unión avión-tanque en la lucha aé-

reo-terrestre; y asimismo tiene enorme importancia, en relación a los resultados de un bloqueo por mar, aquel otro maridaje que constituyen al combinar sus posibilidades el avión y el submarino (el avión y la nave en general).

Por otra parte, es axioma nuevo, generalmente aceptado, la necesidad de una supremacía aérea, tanto para un Ejército de Tierra (incluso motorizado y blindado) como para una Escuadra naval, que en cuanto opera lejos del alcance eficaz de las bases aéreas terrestres o de hidros, está totalmente anulada frente a otra Escuadra con aviación (si no tiene el imprescindible auxilio del portaviones; solución de emergencia).

He aquí otra incógnita a resolver, al mismo tiempo que la tan debatida de los acorazados.

Ante la vulnerabilidad tan enorme de los portaviones, ya que se vieron hundir en la pasada guerra con enorme facilidad bajo el ataque aéreo (torpedo-aéreo o avión-torpedo, que de ambas maneras se le viene llamando), y visto asimismo lo imprescindible de su apoyo a las escuadras navales, ¿hay que seguirlos contruyendo para que den su importante rendimiento, aunque sólo sea durante su corta supervivencia? O si se prescinde de ellos, ¿cuál es la solución al verse totalmente anulada la Escuadra sin aviación, lejos de bases navales, o en un ataque por sorpresa, que podría resolverse en no muy largos minutos?

Los Estados Unidos, en plena guerra, suspendieron la terminación de los grandes acorazados que tenían en construcción y prefirieron dedicar todo su interés al acondicionamiento, como pequeños portaviones, de varias naves de mediano tonelaje (que también tenían en construcción), por considerarlo elemento imprescindible en el Pacífico, donde tenían que operar navalmente lejos de la protección y apoyo aéreo de la Aviación no embarcada, y asimismo necesitaban poder atacar por aire objetivos demasiado alejados o totalmente fuera del alcance (radio de acción y permanencia) de las bases terrestres o de hidros en la costa. Prefirieron disminuir la importancia de cada unidad portaviones y aumentar su número, logrando así mayor flexibilidad y menores pérdidas en caso de hundimiento.

El combate terrestre se ha convertido en aéreo-terrestre. Hay que poner de relieve que hasta ahora la agresión es siempre de aire contra tierra. Y en cambio, de tierra contra aire no existe el ataque (sino la precaria defensa acti-

va que significa la actuación de la artillería antiaérea, puesto que la Aviación de caza no es elemento terrestre).

Es, pues, la guerra aeroterrestre (que constituye hoy el combate en tierra) un ataque sin respuesta. La única contestación posible está en la Aviación contraria; pero esto ya es el combate aéreo puro. A menos que se considere una acción de represalia posterior, también de aire contra tierra, que, naturalmente, vuelve a ser un ataque potente (bombardeo y ametrallamiento), con una débil y muy ilusoria reacción, puramente defensiva, de la antiaérea, de más efecto moral que verdadero. La combinación "radar" con artillería antiaérea aumenta su eficacia.



... y después de bien preparados en los frentes de combate como tropas de choque, se transportan por el aire a la retaguardia enemiga, donde se lanzan con paracaídas.

Lo mismo puede decirse en el mar respecto a la reacción antiaérea.

En el mar ocurre también que el combate ha dejado de ser combate naval para convertirse en un combate aéreo-naval. Su efecto y consecuencias más inmediatas parecen ser, como acabamos de decir, haberse acentuado aún más la decadencia del acorazado; una superabundancia de unidades sutiles y rápidas en el mayor núme-

ro posible (cruceros, destructores, torpederos, y especialmente submarinos y lanchas rapidísimas de fuerte poder ofensivo), y la importancia que adquiere el portaviones al hacerse imprescindible lejos de las bases aéreas, con la gran incógnita de su defensa ante la aparición y aumento de la eficacia del avión-torpedo, que hoy por hoy le hace de nuevo ganar supremacía en la lucha, ya vieja, al proyectil sobre la coraza. (Guerra de movimiento en tierra y fragilidad de las naves en el mar.)

En la tierra, esta fase, unida a las extraordinarias capacidades de ruptura y movilidad de las Divisiones acorazadas (reforzadas y apoyadas por la Aviación), son las que hasta ahora vienen recuperando la Estrategia (con la guerra de movimiento) al hacer desaparecer gran parte de la importancia que como invulnerables tenían ciertos conceptos de la fortificación y de la guerra de posiciones, la cual dejaba el triunfo al agotamiento del atacante bajo los efectos del factor tiempo y del bloqueo económico. Sólo en la desmesurada inmensidad de Rusia hemos podido observar una supremacía del factor geográfico sobre la guerra relámpago. Pero quizá pueda achacarse a un limitado alcance del radio de acción de la Aviación de cobertura y apoyo a las fuerzas acorazadas y motorizadas de Tierra, lo cual señala el límite de la guerra relámpago. Pero ese radio de acción o alcance del apoyo aéreo tiende a aumentar.

También en el Pacífico hubo un juego de competencia entre la inmensidad de aquel líquido teatro de operaciones y los radios de alcance o acción aérea; que en otra guerra serán mucho mayores y producirán consecuencias diferentes.

Aire, Mar y Tierra dejan así de ser conceptos simples y autóctonos, para convertirse en Aire-Tierra y Aire-Mar, con algunas acciones o "raids" aéreos independientes, que obrarán especialmente sobre la moral y la economía contrarias, haciendo desaparecer los antiguos conceptos de retaguardia fuera del alcance de una agresión enemiga.

Aquí interesa recordar cómo hay que saber diferenciar los dos conceptos "costa-frontera" y "costa-retaguardia": el primero, de frente de combate, y el segundo, netamente económico de guerra, por ser los terminales o puertas por donde entran y nutren a la retaguardia económica las diferentes líneas de navegación, que deben mantenerse abiertas y en actividad.

Queremos vernos libres de caer en concepcio-



Ataque a un submarino por un avión del Mando de Costas británico.

nes de la guerra demasiado simplistas y radicales, que no podemos creer que contengan la verdad.

Nos cuesta mucho suponer que pudiera nunca la Aviación hacer desaparecer totalmente a la Marina; ni tampoco quitar su importancia y necesidad al Ejército de Tierra.

La Infantería, el hombre soldado, es quien en definitiva pisa, ocupa y conserva. Sea Infantería clásica, sea Infantería de Marina, o sea la novísima Infantería del Aire (paracaidismo y desembarco aéreo).

La Aviación es quien les hace posible sus misiones gracias a lograr inicialmente la supremacía aérea en el cielo, sin la cual, y bajo una supremacía aérea enemiga, nada podrá moverse ni hacerse en la superficie ni por el Ejército ni por la Marina.

Pero logrado el dominio del aire, nada estaría conseguido tampoco con un carácter perdurable y definitivo, sin que el Ejército (con la ayuda de la Aviación de cooperación) avance, ocupe y conserve. Y, sobre todo, destruya al Ejército enemigo, que es en lo que radica realmente el ganar la guerra (así como en anular su industria de guerra).



Abundancia de aviación de caza y un verdadero derroche de artillería antiáerea; esta es la única defensa posible contra los ataques aéreos, tanto a las costas como a la economía de guerra.

Aquí tiene cabida una moderna concepción de la guerra desde un punto de vista aéreo. Si interesa la ocupación del terreno enemigo para su ulterior utilización en fases posteriores de la guerra, las destrucciones por ataques aéreos han de ser muy dosificadas y fijadas; y el Ejército terrestre de ocupación se hace indispensable y dirá la última palabra. Pero si no interesa la posterior utilización de ese terreno enemigo, sino la total destrucción de la actividad y poder militar industrial y económico enemigos, puede la Aviación lograrlos por sí misma y no llegar a ser necesaria la ocupación.

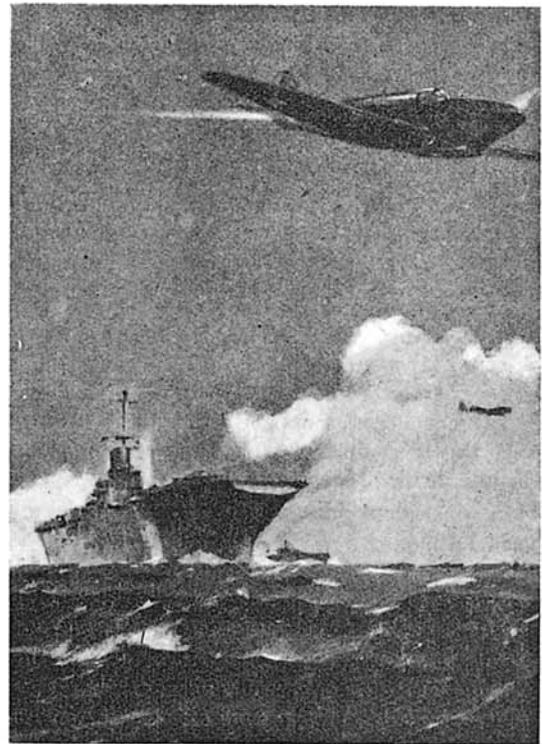
Con todo esto logrado, podría perderse, no obstante, la guerra si entre los factores geográfico-económicos predominase una necesidad de comunicaciones comerciales marítimas, por no bastar el espacio vital terrestre metropolitano; si una Escuadra naval no pudiera mantener vivas las líneas comerciales marítimas indispensables (derrota alemana en Africa, que al perder el dominio aéreo del espacio no pudieron mantenerse las líneas de abastecimiento a través del Mediterráneo, ni por mar ni por aire).

El Ejército perdura en toda su importancia como elemento de acción y de decisión en el com-

bate. Tiene, empero, que sufrir hondas modificaciones al adaptarse las Divisiones acorazadas, y unos nuevos módulos de celeridad, que evidentemente tienen un origen en una influencia netamente aérea (motor unido a motor).

La Marina tiene que modificar y ceder mucho más a la Aviación que el Ejército. Pues por no haber existido hasta ahora el Arma aérea, tuvo la Marina que sustituirla en ciertas misiones, como por ejemplo defensa de costas, que (aunque parezca una utopía) las resuelve la Aviación mucho más económicamente, mucho más fácilmente y con mucho mayor alcance en el "interland".

El hecho de que la Marina lo viniera efectuando y la presencia del mar, hacen parecer una utopía el decir que la Aviación es más apropiada para la defensa de costas. Pero si se tiene en cuenta que siempre se dijo que frente a las baterías de costa la Marina estaba en inferioridad de circunstancias, y que en la proximidad de la costa la Marina perdía eficacia por perder capacidad de maniobra (elemento por excelen-



"Aeródromo flotante" que ha permitido extender el radio de acción de la Aviación en la última guerra.

cia del combate naval), ya no debe parecer mal el que digamos que esa situación de complejo de inferioridad que la costa le crea a la Marina demuestra que estaba ejerciendo en su defensa una acción que no le es propia por antonomasia (claro es que nos referimos exclusivamente a grandes unidades de línea, pues las lanchas rápidas y los submarinos, en combinación y enlace con la Aviación, son el elemento naval que prevalecerá en la defensa de costas).

Por otra parte, la Aviación está perfectamente capacitada para estas misiones y supera en alcance (dentro de sus radios actuales, por rapidez y movilidad) a la Marina. No cabe duda que la Marina ha venido actuando en defensa de costas, como sustitutivo de la Aviación, que aún no había aparecido.

Creemos que unas preguntas y unas respuestas aclararán cualquier duda que aún pudiera quedar:

Si sufren nuestras costas un ataque, que lo más probable es que sea con Aviación, ¿lo repe-

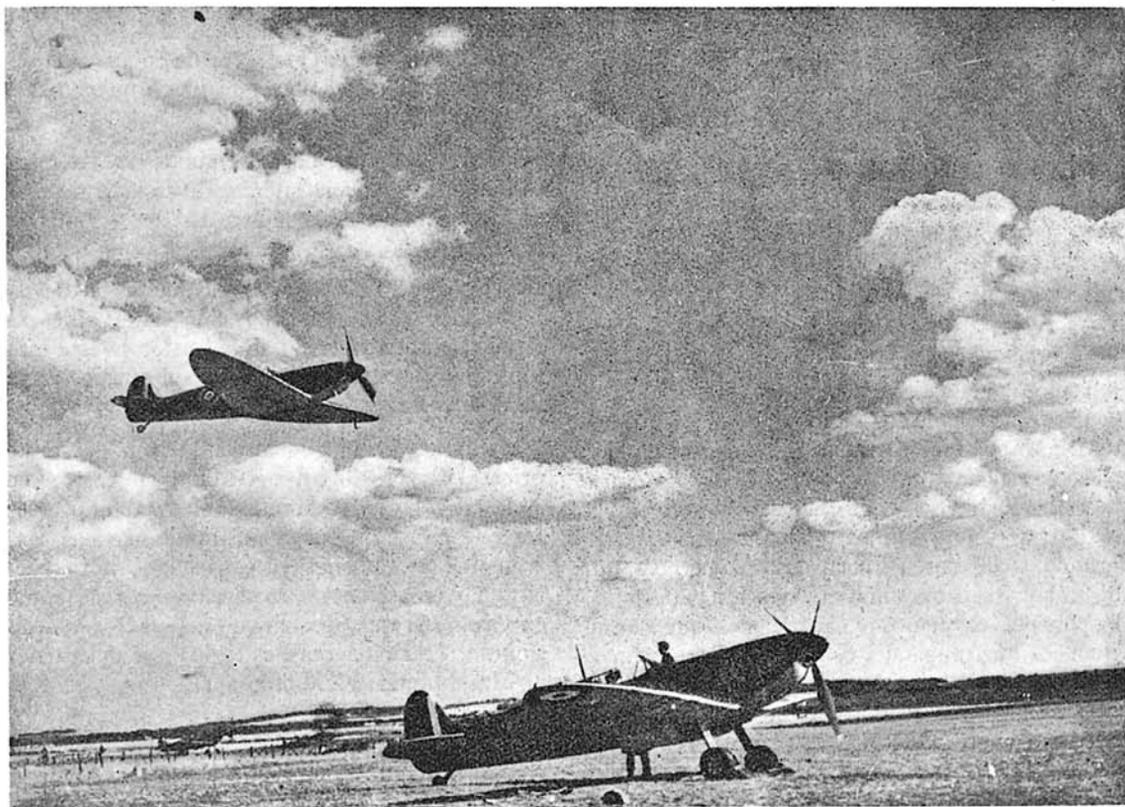
leremos con elementos marinos o con elementos antiaeronáuticos?

Evidentemente, con elementos antiaeronáuticos; es decir, muchísima batería antiaérea y aviones de caza; al mismo tiempo que si han salido de portaviones enemigos, enviaremos bombardeo en picado y aviones torpederos para hundir esa base aérea flotante origen del ataque. Y elementos rápidos y sutiles navales, torpederos.

¿Y si nos atacan las costas con Escuadra naval?

En este caso, hoy también es mejor repeler el ataque con elementos aéreos (y submarinos y lanchas rápidas). Por tanto, la Aviación siempre, en la defensa de costas, ocupa un lugar preeminente.

He aquí que toma la Aviación para sí misiones que eran de la artillería de sitio y de costa y frontera o artillería pesada. Y la exploración, que era de la Caballería. Y misiones que eran de la Marina (defensa y ataque de costas, exp'o-



Un caza "Spitfire", de la RAF, que tan destacada labor ha desempeñado durante la guerra, permitiendo con su actuación el fracaso de la Luftwaffe en la batalla de Inglaterra.

ración en el mar y torpedeamientos de grandes unidades).

Pero además, tiene la Aviación misiones genuinas, como son los grandes "raids" de exploración y bombardeos hasta el fondo de las retaguardias, antes inaccesibles y al abrigo de toda agresión; el ametrallamiento del enemigo en pleno asalto o en retiradas, fuera del alcance de otras armas; el bombardeo en picado; los ataques nocturnos, y el combate aéreo y de destrucción de los elementos y centros aeronáuticos enemigos, en el aire y en tierra, que (con vistas a lograr la supremacía aérea) constituyen su misión genuina por excelencia, la cual debe desarrollarse inicial y continuamente de un modo perseverante y a fondo. (La supremacía aérea.)

Que tome la Aviación algunos elementos y misiones del Ejército de Tierra y de la Marina no quiere decir que los sustituya. Ni mucho menos que pueda jamás anularlos o empequeñecerlos.

Sino que los sustituirá realmente en aquello que los supere de un modo absoluto o más económico. Los reforzará y actuará hermanada en aquello que los iguale o asemeje. Y funcionará la Aviación aislada, en acciones nuevas que ni la tierra ni el mar pudieron nunca soñar siquiera en incluirlas entre sus actividades o capacidades propias.

Mientras, seguirán el Ejército y la Marina teniendo su natural campo de acción en aquellas actividades que siempre tuvieron, y en las cuales no pueden ser sustituidas ni igualadas siquiera por la Aviación.

Serán estas últimas misiones, propias de cada cual, las pruebas más claras de que nunca la Aviación puede significar ni la desaparición ni la depreciación de los viejos y heroicos Ejércitos de Mar y Tierra. Sino que viene a sumarse a ellos con el ánimo de hermanarse en la victoria de cada día y en la victoria final al servicio de la Patria común; aumentando sus eficacias, librándoles de cargas poco apropiadas, en que hasta hoy sustituyeron a la Aviación; aportando los nuevos elementos y capacidades que ensanchan los horizontes del combate al conquistar el tercer elemento aire, la tercera dimensión vertical; el desembarco aéreo, con sus cabezas de puente de paracaidistas y los planeadores remolcados. Y una mentalidad más ágil y económica del arte de la guerra.

Pero el Ejército transportado en una invasión por aire seguirán siendo las Grandes Unidades

del Ejército de Tierra. Como antes se transportaban por mar.

Aire, mar y tierra es el nuevo campo de batalla.

Ejércitos de Mar, de Tierra y del Aire, armonizados en una acción íntima y perfecta, son el moderno brazo armado de la nación.

Motor unido a motor; Aire-Tierra, Aire-Mar; avión-tanque, avión-submarino. Y Aviación unida a Aviación (caza bombardeo).

Masas motorizadas y acorazadas de gran celeridad y libertad de movimientos.

Unidades sutiles y rápidas, blindadas, en aire, en mar y en tierra, que sean al propio tiempo de máximo poder ofensivo (torpedo), (cañón), (rapidez de tiro).

Guerra relámpago mediante la anulación de las líneas fortificadas y de los campos atrincherados, falsamente inexpugnables.

Concepto de triunfo del proyectil sobre la coraza y del ataque sobre la defensa, bajo el amparo y apoyo del Arma aérea.

He aquí la nueva mentalidad marcial, que recupera la estrategia y el arte de la guerra propiamente dichos al poner en juego nuevamente la guerra de movimiento.

Y recordemos, para terminar, la frase de Maquiavelo: "En la guerra, diversidad de opiniones debilitan a los Ejércitos."

Esto es, la conveniencia indudable de la unificación del Mando, que lógicamente ha de tenerlo aquel que por su posición esté mejor enterado; porque el estilo de la misión le esté más indicado y por ser él quien en definitiva haya de resolverla.

Ejemplos de la guerra actual: en el frente oriental alemán lo tuvo el Mando terrestre; en el Pacífico tuvo el Mando único japonés, y es lógico que así lo fuese el Mando naval; también fué así muchas veces del lado norteamericano, y en acciones características aéreas, como en Creta (en que predominan los efectos y decisiones del Arma aérea), es lógico que deba tener el Mando único el Mando aéreo.

Nada de exclusivismos ni de conceptos o soluciones de un radicalismo intolerable, que no pueden contener la verdad. Todo según las necesidades y características peculiares de cada país, de cada guerra, de cada frente y hasta de cada momento.