

# La Aviación y la Logística

Por ANTONIO RUEDA URETA  
Coronel de E. M. de Aviación.

En el número 109, de febrero, de la "Revista Ejército", vimos publicado y leímos con interés un trabajo del Comandante de Artillería don Eduardo de Ory, del E. M., sobre cuáles debían ser las esencias y definiciones de la Logística y cuáles sus actuales alcances.

Nos dice allí que el término *Logística* se empleó con la acepción aproximada e independiente que hoy tiene, por primera vez, en el tratado *Compendio del arte de la guerra*, escrito en 1837 por el barón de Jomini, militar que luchó en España a las órdenes de Massena, en la Guerra de la Independencia. Pues aunque antes se había empleado por otros autores, lo fué con diferentes y menos definidos significados.

La definición que Jomini daba de la Logística era: *El arte de mover los Ejércitos, los portadores materiales de las marchas y formaciones y acantonamientos sin atrincherar.*

Como luego Jomini lo desdibuja e involucra al introducir las órdenes del General en Jefe y al disponer los reconocimientos de toda especie, se provocó, como dice muy bien el Comandante De Ory, el error de creer que la *Logística* era la ciencia del Estado Mayor, en el cual incurrió también nuestro insigne Almirante.

Nos parece que Jomini trataba de concretar todo lo que era movimiento y reposo, *sin combatir*. Esta podría ser una definición de lo *Logístico*.

Villalba, efectivamente, ya la define en la obra que lleva tal título, *Logística*, como *el arte de regular los movimientos y reposo de las tropas en condiciones de seguridad.*

Aunque este autor no habla todavía de la faceta más moderna de *los abastecimientos y las evacuaciones*, que hoy se consideran dentro del terreno logístico, pone, en cambio, perfectamente de relieve aquel contenido esencial de "no combatir".

Hoy la *Logística* tiene dos facetas marcadísimas y muy diferentes:

- a) Regular el movimiento y el reposo de las tropas y de su material de guerra.
- b) Regular los abastecimientos o aprovisionamientos de todo lo necesario y las evacuaciones de todo lo sobrante (lastre).

Es, pues, una misión de *regulación*; encierra un concepto de movimientos forzosos y descansos o detenciones necesarias; y otro concepto de suministros, como asimismo de evacuación y recuperación de todos los elementos averiados o que puedan estorbar (lastre).

La mejor definición, como dice De Ory, sería:

*"El arte de colocar las tropas en la cantidad necesaria y con la oportunidad exigida en el punto o lugar deseado, y sostenerlas en la lucha en las mejores condiciones de eficacia."* La ciencia de los abastecimientos y mantenimientos de guerra.

\* \* \*

La *Logística* se mueve, efectivamente, en el campo de la *guerra*. Pero no creemos que se mueva en el campo del *combate*; aunque sus efectos lleguen completamente a él, que es precisamente lo que se trata de lograr. En el campo del *combate* es la *táctica* quien impera y ejecuta.

En realidad es la *Táctica* la única que actúa en el campo del *combate*, pues incluso lo que la *Estrategia* deseaba se hiciese es la *Táctica* quien en definitiva lo ejecuta o pone en obra. La *Estrategia* (pensamiento y deseo) se convierte *tácticamente* en realidad hecha efectiva (ejecución), preparada y facilitada por (la tramoya de) la *Logística*.

Nosotros, en algún trabajo, nos permitimos decir: *La Táctica ejecuta o realiza, gracias a las facilidades y posibilidades que le proporcionó la*

*Logística, lo que la Estrategia pensó, decidió y deseaba ver realizado.*

Creemos, con De Ory, que "si aún hoy pudiera subsistir alguna duda respecto a una raya clarísima entre lo Táctico y lo Estratégico, no debe suceder eso mismo con el saber separar algo tan esencialmente distinto de ambas como es la Logística".

Y entre Táctica y Estrategia sólo puede haber nebulosas si se confunde el propósito de ejecución con el acto ejecutante. Así ocurre en lo aeronáutico al llamar Aviación Estratégica a la que, en vez de actuar en colaboración (siempre tácticamente) con los Ejércitos de superficie, es la encargada de *ejecutar* los proyectos o deseos *estratégicos* del Mando, no obstante que los ejecuta tan tácticamente como actúa la Aviación de Cooperación o apoyo a tierra, llamada específicamente Aviación Táctica.

Si bien es verdad que hoy la guerra mecanizada en general (y la guerra aérea en particular) es esencialmente dinámica, *la Logística es toda la tramoya de este dinamismo de la guerra y de la preparación para ella, incluida la de la Movilización Económico Industrial, y de todos los recursos, fuentes y resortes de retaguardia, que constituyen la capacidad de acción y de resistencia para luchar y seguir resistiendo.*

En este aspecto de los abastecimientos y suministros es interesantísima no sólo la Logística relacionada con la zona próxima a la línea de contacto y combate (el "interland" de la línea de fuego), sino la que se refiere a aquellas comunicaciones de la lejana retaguardia que mantienen en producción las fuentes de materias primas, las industrias "claves" y la producción económico industrial en general; si fallase lo cual, pronto faltarían los elementos de la guerra mecanizada (especialmente la sombra aérea) y pronto decaería el poder combativo de las fuerzas de primera línea, en Aire, Mar y Tierra. Pero a eso hay que añadir aquella otra *Logística* de las líneas de enlace y suministros exteriores (terrestres, marítimas y aéreas) con los países extranjeros aliados y con el Imperio colonial de ultramar en aquellos países que lo posean; especialmente las líneas marítimas, cuya importancia tanto y tan acertadamente resalta el artículo de que nos ocupamos.

Vemos, pues, cuatro grados de interés en esa actividad (*entre bastidores*) de la Logística de los suministros y de las evacuaciones:

1.º Movimientos y detenciones de las tropas para lograr su aparición *oportuna* en la *cantidad* deseada y en el *lugar* prescrito, en las mejores condiciones de alimentación, descanso y pertrechos para poder combatir eficazmente a un enemigo dado.

2.º El suministro y evacuación por las líneas de comunicación próximas al frente de combate, de cuantos recursos puedan necesitar aquellas tropas combatientes y de cuanto *lastre* pueda estorbarlas o debilitarles su poder combativo (incluidos Servicios Logísticos de Aeródromos).

3.º La máxima libertad, regularidad y seguridad de las líneas de comunicación y transporte de la lejana retaguardia (hoy día todo el país), en las cuales radica la no interrupción del suministro de los pertrechos de guerra (fabricación en serie y en cadena) y de las fuentes de materias primas y energía (minas, electricidad, petróleo, centros de fabricación de sintéticos, industrias "clave", cosechas y "stocks" de alimentos de primera necesidad para los combatientes y para la población civil); como asimismo las fuentes y líneas de mantenimiento de la economía de guerra, de la moral civil y militar y, en un concepto global, de la capacidad de resistir y combatir.

4.º Las líneas terrestres, marítimas y aéreas exteriores de unión con aliados extranjeros y la de ayuda o cooperación del propio Imperio colonial de ultramar lejano.

\* \* \*

En definitiva, concebimos el campo y misión de la Logística en la guerra como algo muy parecido a la misión de la circulación de la sangre por las venas y arterias. Por unas de ellas va la sangre purificada y llena de vigor, dando inyecciones de vida y energía a todos los músculos, órganos y centros vitales, con lo cual se produce la capacidad de pensamiento, propósito, movimiento y acción. Por otras de ellas va la evacuación de los residuos o gérmenes tóxicos que envenenarían y paralizarían aquellas capacidades de pensamiento, propósito, movimiento y acción.

Vemos, pues, definidos los campos de estas tres ciencias militares: Estrategia, Táctica, Logística; bien definidos y bien concretados y diferenciados.

Si en determinados momentos se solapan en sus fronteras, esto no quiere decir que se confundan, sino que, en ciertos espacios o lugares de influencia que les son comunes se complementan y juntan sus misiones y sus capacidades de contribuir al logro deseado; pero permanecen sus esencias separadas, concretas y claras, sin dejar de ser cada uno lo que propiamente es.

Dos o más cosas concretas pueden tener campos de acción diferentes y exclusivos; pero puede haber también campos comunes, y esto no significa que pierdan concreción más que en el caso en que se opongan, modifiquen, estorben o destruyan mutuamente; pero no en el caso en que se sumen, yuxtapongan, complementen y completen en sus propiedades, esfuerzos, misiones o resultados, en un algo más totalmente logrado y más perfecto, sin que ninguno de los componentes o contribuyentes a ese grado o efecto logrado haya perdido nada de su esencia y existencia propias.

La Estrategia, la Táctica y la Logística se suman, complementan y completan en el resultado del combate, y el efecto perfecto de su adecuado empleo y combinación constituye el resultado victorioso.

Por esto podemos concebir *la Estrategia* como una capacidad de la mente; la capacidad de pensar, concebir, calcular, desear, combinar, decidir y luego esperar o quedar a la expectativa de aquello que se concibió, se preparó y se decidió; también es la capacidad de modificar lo anteriormente decidido, en virtud de nuevos acontecimientos imprevistos o previstos en varias posibles maneras, que sólo cuando por fin ocurren se concretan en un solo modo, imposible de ser precisado por anticipado con nuestra inteligencia humana que no posee sino el don muy limitado de la "suposición lógica". Del hecho consumado, que no estaba en nuestra mano prever, nace la necesidad de la modificación oportuna y forzosa.

El campo y espacio de la Estrategia es, pues, un terreno mental o virtual, y actúa para un tiempo más o menos futuro, también virtual.

Es también, por lo anteriormente dicho, por lo que nos gusta considerar *la Táctica* como la capacidad de la ejecución material, por medio de métodos doctrinales, en un terreno real y en un tiempo presente. *La Táctica* es siempre acción-ejecutiva de lo que la Estrategia pensó y decidió se hiciese.

Y entendemos la *Logística* como el arte de toda la tramoya del movimiento, que no ha de perder de vista la capacidad combativa de las tropas para su empleo, con la máxima eficacia. Aquí, lógicamente, para conseguirlo, van incluidas las facilidades o libertades máximas para sus movimientos, y paradas combinadas para su aparición oportuna en lugar determinado, bien descansadas, bien alimentadas y bien pertrechadas.

Y vemos bien resumido y concretado no sólo el papel esencial de cada una, sino el efecto acertado de su combinación cuando decimos: *La Táctica ejecuta en el combate con eficaz precisión, oportunidad y fuerza, gracias a las capacidades, facilidades y libertades que le procura la Logística, aquello que la Estrategia concibió, deseó y decidió con claridad y acierto.*

\* \* \*

En la guerra del 14-18 la aparición y peso del elemento aéreo no llegó a imprimir una modificación esencial en las maneras clásicas y ortodoxas de tierra y del mar (porque su aparición no fué más que como un elemento en ciernes, poco logrado y mal conocido en sus capacidades y estilos de empleo). No puede, en cambio, decirse lo mismo en cuanto a lo que ha significado la Aviación en la segunda contienda mundial, en la cual, sin incurrir en las exageraciones desorbitadas que algunos han querido darle, de que significaba el Arma exclusiva, la desaparición total o el ostracismo para las otras dos de Tierra y Mar, sí decimos, con la seguridad y sencillez de lo evidente, sin pasión ni malevolencia, que la Aviación se ha presentado y ha conquistado un puesto de primordial importancia, como Arma no sólo igual a las clásicas, sino que—sin la del Aire—nada hay que pensar ni nada puede hacerse en la tierra firme o el mar.

Se puede decir que existen como cosa normal acciones aéreas de ataque al suelo y acciones antiaéreas (reacción del suelo). Pero sólo por excepción, en acciones esporádicas por sorpresa, donde no haya presencia importante aérea enemiga de exploración y vigilancia, y tratándose de algo muy local y anecdótico, se puede pensar en actuar con tropas de tierra o elementos navales, sin tener antes una supremacía aérea (al menos local y por un tiempo dado), y sin el apoyo y la sombrilla de la Aviación propia.

Existen, pues, acciones aéreas puras, y en

cambio sólo existirán—entre las de determinada envergadura—acciones aeronavales y aeroterrestres.

Nosotros preguntamos, ¿qué significa esto en relación con una *Logística aérea*? Y respecto a la libertad o esclavitud, en virtud de la imposición del medio ambiente *aire*, ¿cuál será su esencial característica diferencial respecto a la Logística de Tierra y a la del Mar? ¿Qué modificaciones introduce la Aviación en la Logística de superficie, por el hecho de ser en lo sucesivo los combates aeronavales y aeroterrestres?

En primer lugar diremos que la Logística Aérea se parece más a la Naval que a la Terrestre, pues tiene que apoyarse, como aquélla, en la existencia de una red o canevá de Bases Aéreas, dotadas de todos los elementos que puedan necesitar las Unidades Aéreas en sus aterrizajes, bien sea en bases intermedias para proseguir su traslado a otras bases de partida, o bien sea en estas últimas para la repetición de sus acciones aéreas contra el enemigo con la máxima libertad y eficacia, lo cual radica solamente en la perfecta organización de aquellas bases y en la de los Servicios de Suministro y Abastecimiento en ellas existentes. Estas Bases Aéreas y estos Servicios vienen, en cierto modo a constituir propiamente la esencia y los cimientos de la Logística Aérea.

En lo aeronáutico se vió y volverá a verse el funcionamiento de dos a modo de cadenas gemelas, independientes orgánicamente, pero muy sintonizadas en su funcionamiento; la cadena del Mando Táctico de las Unidades Aéreas, y la cadena del Mando Logístico de los Servicios en aquellas bases. Ambas dependientes, como es natural, del Mando Superior Estratégico.

En cuanto a las modificaciones que pueda llevar la Aviación a las Logísticas Aero-Naval y Aero-Terrestre, no queremos entrar en detalles, según lo que ha enseñado la experiencia de la última guerra, pero sí nos atrevemos a decir que en lo concerniente a lo Aero-Naval se deducirán enseñanzas mucho más reales y de mejor aplicación al caso de la defensa de nuestra Nación Española, si se analiza la pasada guerra en el teatro Aero-Naval del Mediterráneo y de un espacio "aire-mar" Norte-Europeo (Canal de la Mancha), que si se trata de efectuar el estudio y deducción de doctrinas de empleo, de la guerra Aero-Naval del Pacífico o del centro del At-

lántico, lejos de nuestros teatros posibles de guerra.

Y también podemos decir que la introducción de la *variante aérea* en la Logística Naval y en la Terrestre significará para ambas una amplitud de posibilidades que antes no existían, si se estudia, analiza y sintetiza bien la combinación y coordinación Aire-Superficie; pero si se desvalorizase lo aeronáutico, el encastillarse en el poder de arcaicas fortalezas terrestres o flotantes, sólo podría conducir, una vez más, a escribir nuevas páginas de heroicos sacrificios estériles en *las Torres del Homenaje*; nuevas Saguntos y nuevas Numancias.

Es perfectamente cierto, como dice el Comandante Eduardo de Ory en su artículo que la pasada guerra fué, en una muy primordial parte, una guerra de concepción y ejecución logística, y que hoy día, junto con los planes de operaciones, los Estados Mayores elaboran los *planes logísticos*, y que a muchas operaciones de envergadura preceden y siguen operaciones que se ha dado en llamar "logísticas". Incluso se han creado en algunos países grandes unidades "logísticas".

Por otra parte, era inevitable y fatal que a esta importancia de lo logístico respondiera una atención preferente de "la ofensiva" contra la Logística. Nada tan apropiado como el bombardeo aéreo para desarrollar esa ofensiva contra la Logística. Aviación táctica contra la Logística enemiga próxima a la línea de combate (en un alcance de la Estrategia de los frentes terrestres). Aviación Estratégica contra la Logística de la lejana retaguardia y contra las líneas internacionales de suministros.

Mientras más electrificada y más industrializada está una nación, tanto más vulnerable resulta bajo los efectos del bombardeo aéreo estratégico.

Así ocurrió durante la pasada guerra 1939-45 (especialmente en los meses que precedieron al desembarco) con la ofensiva de bombardeo contra todas las comunicaciones próximas y lejanas de los transportes logísticos y contra la organización y movilización económico-industrial, que tanto influyó en la derrota final de Alemania.

En todo plan de defensa nacional habrá que tener muy prevista la defensa y seguridad de nuestra *Logística*, en todos sus escalones y facetas.