



LA GUERRA Y LA ORGANIZACIÓN

Por el Coronel MANZANEQUE

Es en la Organización donde primero se han de reflejar las enseñanzas de la guerra, pues toda labor orgánica necesita un ambiente previo, que es lo que pretendemos insinuar.

Dice muy bien el General Martínez Campos en su reciente obra *Teoría de la guerra* (1): "No es fácil comentar por qué la lucha continúa, y no es posible —de momento—prever el tiempo que durará. Pero esta causa es suficiente para actuar sin esperar la conclusión de este conflicto, cuyas últimas batallas—o *pasadas* desde el aire—nos darán la pauta que ha de servir de base a la instrucción y ordenamiento de las fuerzas militares de postguerra. Importa a tal extremo lo que ocurre, que es imposible concebir aguardando, cruzados de brazos, que alguien llegue y explique lo que más conviene hacer o preparar."

La guerra pasada produjo tres novedades: el avión, el submarino y el carro; sobre dos se hizo Doctrina—Douhet y Fuller—, encareciendo la importancia de su intervención en la guerra; pero no se estimó bastante la valorización que de esos elementos de combate hacían sus panegiristas. Y puede ya decirse, sin temor a que el final de la guerra lo rectifique, que los éxitos y los fracasos habidos en la contienda han sido proporcionales a la fe y a la duda que los Altos Mandos tuvieron en esas doctrinas.

Las ideas de Douhet.

Empecemos por aclarar el significado de la "Doctrina de guerra" de Douhet. Lo creo necesario, prin-

cialmente, porque, salvo señalada excepción, ha sido conocida tan fuera del ambiente en que se desarrolló, que es natural que no se haya podido formar juicio acertado de ella.

Esa "Doctrina" no es el resultado de un estudio de experiencias de guerra; eran posiciones o términos de una polémica sostenida cuando en los medios militares no se creía en la Aviación. Se rechazaba de plano el concepto de que había una fracción de las fuerzas aéreas destinada a la guerra aérea; no había guerra aérea—se decía—. Se pretendía que la Aviación estuviera partida en dos: ¡Aviación de Tierra y Aviación de Mar! ¡¡Inventar una frontera para las fuerzas aéreas!! ¡¡¡Qué más querrían tanques y buques que ser anfibios!!! Se consideraba a las aviaciones de cooperación como meros auxiliares de las fuerzas de superficie, y parecía absurdo la creación de un Ministerio del Aire y hasta la de un Cuerpo de Aviación.

Huelga referir que hay Ministerios del Aire; no un Cuerpo de Aviación, sino varios, y grandes masas de aviación que indistintamente operan en misiones aisladas de las fuerzas de superficie o como factor decisivo en su cooperación con las fuerzas de Mar o de Tierra. Y esta guerra está demostrando la pujanza y trascendencia que tiene "el dominio del aire", que era la idea que obsesionaba al malogrado General Douhet.

Vaya una historia sucinta de lo ocurrido: En 1912 es nombrado Jefe del Batallón de Aviación, y en 1913 le ordena la Superioridad que sustituya la palabra "arma" que emplea en las primeras instrucciones que

(1) Páginas 339 y 340.

dicta sobre el empleo de los aviones de guerra. Ya en esa época son lenguaje familiar suyo las expresiones "Dominio del Aire", "Armada Aérea" y "Ministerio del Aire". Impulsa a la Casa Caproni a la construcción de un trimotor, que la Superioridad declara "antiaerodinámico e inútil militarmente", lo que motiva que Caproni se haga súbdito francés. Construidos, al fin, éstos, en otoño de 1915, propone la creación de una Flota aérea de 500 *Caproni* para bombardear el ferrocarril del Trentino; en 1917 propone la creación de una Armada aérea interaliada, y en 1918, la organización de una gran Unidad para el bombardeo del puerto de Pola. Ideas que sucesivamente va desechando el Alto Mando italiano, y una de las cuales ocasiona su relevo.

En 1921 escribe su folleto *El dominio del aire*, que el Mariscal Díaz hace publicar por cuenta del Ministerio de la Guerra, y lo difunde entre los Mandos del Ejército y la Marina. Y en 1928, cuando era general retirado, el cuadriviro Balbo, Ministro ya del Aire, le lleva a las páginas de la *Revista Aeronáutica* italiana.

En la publicación de 1921—faltos de características los aviones de aquella época—propugnaba la creación de una Flota constituida por un núcleo de grandes aviones que llevaran la mayor carga de bombas posible, escoltada por una formación de aviones fuertemente armados; y la teoría ganó pocos adeptos, pues la separación en aviones distintos de los medios de acción contra la superficie y de los de combate en el aire, hacía del conjunto, en realidad, un "convoy" que se internaba en país enemigo.

Posteriormente, la aparición del ala gruesa y la mejora de la capacidad de carga de los aviones hizo, en 1927, que concibiera la reunión en un sólo avión, que llamó "avión de batalla", de las dos misiones: bombardeo contra la superficie y combate contra los aéreos, denominando a esta formación "Armada aérea". A partir de cuyo momento comienza a abrirse paso su concepción de la guerra aérea, en Italia y en el Extranjero: en Alemania, Ritter y Sachemberg; en los Estados Unidos, Mitchell; y, posteriormente, en Francia, donde el Teniente Coronel Vauthier publicó una obra prologada elogiosamente por el Mariscal Pétain, y el General Tulasne publicó en la *Révue des deux Mondes* la mejor síntesis que se ha hecho de sus ideas. Cabiéndonos la satisfacción de que fué el Mando de la Aviación española el primero que se percató del alcance y trascendencia de esa Doctrina.

El error de la Doctrina de Douhet, fué desestimar las teorías de Fuller sobre el empleo de los carros de combate, como universalmente sucedía respecto a las posibilidades de la Armada aérea. Pero no se olvide que él pensaba en el problema militar de Italia, y difícilmente podía pasar por su imaginación el empleo de las unidades acorazadas a través de los Alpes.

¿Por qué esta guerra no ha confirmado más ampliamente sus vaticinios y la guerra no la ha decidido rápidamente el aire? Pues la razón es breve y sencilla. Porque del "instrumento de tríplice punta" (tierra, mar y aire), que decía Douhet, a Alemania, que llevaba la iniciativa en la primera fase de la guerra, le falló "la punta" aérea por su insuficiencia, en cantidad y calidad, para atacar a Inglaterra y romper su voluntad de vencer.

En cantidad, porque el número de aviones de que disponía no estaba en consonancia, no sólo con los que actualmente están en acción sino ni siquiera con las cifras que la guerra pasada hacía presumir (recuérdese que el programa de construcciones de Francia en 1918 era de 4.000 aviones mensuales). Y en calidad, porque los aviones que constituían la base de su masa ofensiva eran los *Heinkel III*, aviones pobrísimos de características, tanto de velocidad como de armamento, alguna de las cuales era indispensable que hubiera sido sobresaliente.

La batalla de Inglaterra, empeñada con aviones de las características de las *Fortalezas volantes* o *Mosquitos*, en número suficiente, habría tenido, sin duda, distinto resultado; les faltó también una masa de aviones torpederos. Tampoco se ha empleado, como Douhet preconizaba, el "Arma aeroquímica", cuya asociación amplificaba, sin duda, los efectos del Arma aérea. Habían preparado un potente Ejército de tierra y una sorprendente Aviación de cooperación—los *Stukas* fueron una revelación—, pero les faltó la masa de aviación con características adecuadas para la guerra aérea.

El General Douhet, al principio, puede que fuera un "visionario" de la Aviación, y se le tachó de ello; pero en todo momento fué el más destacado panegirista de las posibilidades del Arma aérea. Y si ahora está de moda citar a Severski, no es porque sustancialmente haya dicho éste nada que no dijera su antecesor, sino porque en sus escritos hace referencia a aviones en servicio de características adecuadas, que han realizado en esta guerra las misiones cuya intensidad preconiza. Además, el público profesional tiene ya un ambiente aéreo, por el que sentía repugnancia cuando polemizaba Douhet.

Evolución de la maniobra.

En la guerra pasada, el equilibrio entre las armas de la ofensiva y de la defensa y la cuantía de los efectivos desplegados en el frente occidental, que fué durante toda la guerra el frente principal, produjo la estabilidad, y los esfuerzos por romperla llevaron a la saturación del binomio Infantería-Artillería.

En aquella guerra, las concentraciones de artillería para las batallas de ruptura pasaron de 1.500 baterías (ofensiva alemana en Picardía del año 18), y densidad

des de 50 baterías por kilómetro (ofensiva alemana del Somme del año 16).

La ofensiva contra Verdún comenzó el 21 de febrero de 1916 con un consumo de dos millones de disparos, que removieron toda la tierra que forma el triángulo Brabant-sur-Meuse, Ornes, Verdún. En la batalla de Malmaison (octubre de 1914), necesitaron los franceses 80.000 toneladas de proyectiles de artillería; cifras que hacen exclamar al General Martínez Campos: "El materialismo ha alcanzado su apogeo" (1).

Y viene la reacción contra tamaño despilfarro de valores económicos, pues por cada proyectil que da en una obra, ¡hay tantos que se pierden! Y durante el transcurso de las dos contiendas, los estudios se encaminan a buscar el medio de evitar que los Ejércitos se establezcan tras los frentes organizados, valorizando las posibilidades que ofrecen las armas nuevas. Pero siempre aplicando los principios de la Estrategia—con las armas nuevas los principios no cambian: cambiará su aplicación, los procedimientos—a las dos maniobras clásicas: la de ala y la frontal (ruptura).

Cuando la primera es factible se acude a ella, porque es más sencilla, pues el esquema del despliegue es esencialmente terrestre por muy importante que sea la cooperación aérea, que no hay que recatarse de calificar de auxiliar. El director de la maniobra tiene sus fuerzas principales más en la mano, con sus enlaces más materiales, y es más fácil la coordinación con las fuerzas aéreas que participan en la maniobra. Repetición en el frente occidental del plan Schlieffen, con más fidelidad que en 1914.

Cuando esas circunstancias no concurren, habrá que llevar por otros derroteros la maniobra. ¿Ruptura frontal? ¿Aérea? El nombre es lo de menos; habrá que ir a la retaguardia enemiga, lejana o próxima, por tierra o aire, o simultáneamente. Habrá que recurrir a la "tenaza vertical" de que habla el General Martínez Campos (2). Pero, como él anuncia, en la futura guerra, seguramente, se invertirán los calificativos de "potente" a la acción frontal y "sutil" a la acción sobre la retaguardia, que aplica a las maniobras parecidas realizadas ahora; pues las posibilidades actuales de la Aviación ya lo permiten, y las futuras lo permitirán con más desahogo. Y en este caso tampoco habría que recatarse de reconocer que la acción aérea es la principal.

Todo menos intentar extender la saturación del binomio Infantería-Artillería. Y siempre con arreglo a las concepciones estratégicas clásicas. La retaguardia es siempre vulnerable. Su elección como punto decisivo es extraordinariamente recomendable. Napoleón, siempre que pudo, concentró sus fuerzas sobre las comunicaciones del adversario. Muchas de sus operacio-

nes y de sus batallas se basaron en semejante proceso: Arcola, Marengo, Ulm, Jena, etc., le conducen, cuando menos, a ganar terreno hacia vanguardia, y en ciertos casos a una victoria fulminante.

Características de las armas.

Hay algo fundamental en el Arte Militar que apenas se ha mencionado, y que se persigue, pero equivocadamente muchas veces; podría ser el principio cardinal de la táctica y el "leit-motiv" de la preparación de la guerra: la elección de las armas más adecuadas para cada objetivo.

En el mar la cosa es muy clara: contra objetivos concentrados y con coraza, el arma natural es el proyectil grande de artillería y torpedos. Ahora están en razón; pero hasta que los progresos de la metalurgia no hicieron fácil el uso de los grandes calibres, se emplearon armas menores para lastimar las superestructuras, ¡y antes de la artillería, los arcabuces y las hachas de abordaje! Era lo que había, ¿qué iban a hacer? Pero hoy resulta absurdo aquello. Y probablemente en siglos venideros, formularán igual juicio, cuando vean que en estas guerras se empleaba el cañón en arrasar el terreno, por si machacaba a algún combatiente.

En tierra, contra combatientes diseminados o ingenios de un tonelaje no comparable con el de los buques, lo lógico son proyectiles pequeños, y las armas por excelencia las repetidoras; la artillería es antieconómica y su empleo debe ser excepcional.

Desde el aire, el arma natural contra tierra es el empleo de gases, porque los objetivos son diseminados, y es exigencia del avión que los pesos transportados sean mínimos, con una capacidad ofensiva máxima. Y en misiones navales, el torpedo, pues arma y vehículo coinciden en la imposibilidad de corregir el tiro, y es exigencia del avión que una acción externa amplifique los efectos de los pescos que transporta: el agua, en los impactos en la obra viva.

Y sigamos por este camino para ver qué anomalías encontramos en los armamentos.

En los buques, la artillería antiaérea y antitorpedera es la misma. ¿No será imprescindible en la próxima guerra, que todos los calibres de los cañones de campaña sean antiaéreos y anticarros, y que todas las piezas vayan sobre oruga, y donde no sea posible—en montaña—"saltar del motor al mulo"? Es distinto este propósito, de la pretensión de los franceses en 1914, de que el cañón de 75 mm. resolviese todos los problemas de la artillería de campaña; error que los puso en trance de derrota por carecer de materiales de tiro curvo y de largo alcance, que pudieran contrabater las baterías alemanas.

Si con las cifras a que se ven llegar los aviones y los carros no se siguiese esa norma, el número de pie-

(1) *Teoría de la guerra*, pág. 16.

(2) *Obra citada*, pág. 143.

zas llegaría a ser exorbitante. ¿Hacen falta direcciones de tiro y cambiar los afustes? Pues hay que hacerlo.

“El afuste autopropulsor es algo nuevo, extraordinario; posee la ventaja de estar en todo momento en disposición de hacer fuego y de emprender la marcha, unido a una gran aptitud para variar la puntería de la pieza aislada y de toda la batería, y a una cierta protección que le confiere su coraza. Parece, pues, el arma ideal para acompañamiento de las Unidades acorazadas” (1).

Y la Caballería, ¿no tendrá que abandonar el caballo para seguir destacando la velocidad, que era su característica más genuina? ¿No es absurdo *soldar* el motor al caballo, cualquiera que sea el artificio que se idee? El caballo se ha ido, pero el estilo de la Caballería—el de los grandes “raids”—, que en la guerra pasada estuvo ausente, ha vuelto con los paracaidistas y las unidades acorazadas. Y en la transformación que necesitan las armas, estas Unidades representarán el ambiente de la Caballería, y en ellas ha de volcarse el Arma; los caballos que queden, por lentos, habrán de dejárselos a las tropas que combaten a pie.

Las Divisiones acorazadas.

Las Divisiones acorazadas, su organización y su empleo, han sido la revelación de esta guerra, y es imprescindible que produzcan una reorganización de las fuerzas de tierra, aunque sea revolucionaria, para adaptarse a las exigencias de su modalidad en la guerra. Por lo que se lee, estas fuerzas han de constituir Grandes Unidades, lo más homogéneas posible y desligadas de las fuerzas que marchan a pie.

No podemos seguir hablando por cuenta propia; vamos a transcribir algunos párrafos de la obra del General Guderin (2). “La capacidad ofensiva de las tropas acorazadas reside en su potencia de fuegos, velocidad y protección, y toda limitación que se imponga a cualquiera de esos factores no hará sino disminuirla. Imponerles, en particular, una disminución de velocidad para acompasar su acción a la de armas más lentas, es dar más tiempo a la defensa contra-carros adversaria para que pueda actuar eficazmente: con sus piezas anticarros o lanzando al contraataque fuerzas acorazadas propias; dicha limitación, en la época de las reservas motorizadas, permitirá asimismo al adversario constituir un nuevo frente para cerrar la brecha inicial, dificultando así, cuando no imposibilitando, la continuación del ataque.”

El reglamento inglés dice: “La opinión según la cual los vehículos acorazados han de actuar en todo momento en estrecho contacto con Caballería o Infan-

tería está anticuada; el vehículo acorazado es el arma de las buenas oportunidades. Su capacidad de combate halla su más útil empleo en el momento, en el lugar y con los métodos de combate más adecuados a sus características.” Parejamente, el reglamento alemán dice a este respecto: “Ligar estrechamente los carros a la Infantería es quitarles la ventaja de su rapidez y, en algunos casos, sacrificarlos a la defensa enemiga.”

“Con frecuencia se hace resaltar el hecho de que mientras en Inglaterra son partidarios de emplear autónomamente las tropas acorazadas, en el “Réglement d'Infanterie” francés sigue prescribiéndose la más estrecha cooperación de los carros y la Infantería. Las características que da, reflejan el estado de la técnica al finalizar la última guerra. Las correspondientes a los carros ligeros, por ejemplo, son: velocidad máxima, siete kilómetros por hora; velocidad de combate, dos kilómetros por hora; velocidad media sobre cadenas, 3,5 kilómetros por hora. Los preceptos relativos a la cooperación de la Infantería y las tropas acorazadas se refieren, por consiguiente, a un material anticuado, de velocidad no superior a la de Infantería en el combate. Y de ahí que prevean una estrecha unión de las dos Armas y la asignación, en principio, de las unidades de carros a la Infantería.”

En un artículo del General Bourget, publicado en la *Revista del Ejército Francés*, donde el autor analiza las causas de la derrota, dice (1): “Los mentís infligidos a nuestra doctrina: Todo el mundo conoce los dos rasgos que caracterizan la doctrina alemana: la autonomía concedida al arma blindada, y la cooperación de la aviación en masa con el primer escalón de ataque en la batalla terrestre. Los carros alemanes no son Infantería; los que los tripulan se distinguen de esta Arma y de los demás por el color del uniforme. No preceden a los infantes sobre sus objetivos; se les asignan objetivos propios, frecuentemente a tal distancia que la Infantería necesitaría varios días para unirse a ellos. El sistema alemán no es, ciertamente, el sistema previsto por nuestros reglamentos: de divisiones ligeras explorando y cubriendo a las divisiones de Infantería motorizadas. Las *Panzerdivisionen* se exploran y cubren a vanguardia por la aviación; atacan por sí mismas, y la protección de los flancos y de su retaguardia se asegura, progresivamente, por las Divisiones motorizadas, que las siguen lo más cerca posible.”

“La realidad es que nos hemos visto arrollados por una guerra de movimiento cuya amplitud y rapidez nadie sospechaba. Finalmente, el adversario ha conquistado nuestras fortalezas por la maniobra, y el problema de la reducción a viva fuerza de los frentes fortificados, a pesar de las lecciones que se pretende sacar de los ataques sobre el fuerte de Ebenmael y la obra de la Ferté, no está completamente aclarado.”

(1) General Guderian: *Las tropas acorazadas*. Traducción del Teniente Coronel Cerdá; págs. 91 y 92.

(2) Páginas 69, 76 y 81.

(1) Páginas 7, 10 y 9.

Evolución de las armas.

Se termina reconociendo "que el esfuerzo de imaginación realizado por el reglamento francés era aún insuficiente. Y cita las palabras con que el General Estienne resumió, al retirarse, su visión del porvenir: "Dentro de algunos años el Ejército no comprenderá más que dos Armas, cuyo nombre, ya sea Artillería, Infantería o Ingenieros, importa poco."

"Habrá un arma de ataque, integrada por unidades blindadas, compuestas de carros de tonelaje y armamento diverso, la que, en enlace con Aviación, obtendrá la victoria."

"Habrá el arma de ocupación y de la defensa del terreno, provista de los medios de fuego y de los útiles convenientes, encargada de organizar las posiciones y de sostenerlas, pero no atacará."

"La imaginación no debe nunca estar en reposo. Es preciso que la razón la oriente, pero sin frenarla."

No pequemos como el Reglamento francés, y, sin llegar a tanto, pensemos si no estará en esos párrafos el manantial sano en que hay que inspirar la reorganización. No digamos "armas"; veamos qué características han de tener las Grandes Unidades que constituyan los Ejércitos modernos, y examinemos cómo ha de prepararse la oficialidad que las mande; variando lo que se haya de modificar, nombres, estudios, lo que sea imprescindible. Lo primero que salta a la vista es la calificación de *técnicos* que tenían algunos Cuerpos; ya tienen que serlo todos; los ingenios que hay que manejar en la guerra así lo exigen, y la táctica tiene cada día una técnica más difícil. Ya se ha insinuado la tendencia, con la creación de la Escuela Politécnica; pero hay que igualarlos hacia arriba, no hacia abajo.

En seguida surge otro problema, cuya solución franca se ha ido eludiendo. Las Brigadas, si no se las denomina mixtas, se entiende que son de arma, y los mismos Generales de Brigada entran en el escalafón en una proporción que responde a ese concepto. ¿No habría que hacer eso con las Divisiones en toda su integridad, y se aumentaría la cohesión de esas Unidades? Si, como dice el General Martínez Campos, "hoy la División se ha convertido en una simple *ficha*, que el General en Jefe maneja como un *peón*, ¿no sería preferible que esa ficha fuera de una sola pieza?"

Es absurdo que haya carros de Infantería y de Caballería. Las unidades acorazadas han de ser todas veloces; ésta ha de ser su principal característica. Sus diferencias de misión no justifican la dualidad de armas; es mucho mayor la diferencia de ambiente entre estas unidades y las que combaten a pie o a caballo; y, como los carros, han de llevar dentro todos los medios de guerra: armamento, transmisiones, etc.; lo necesario es que el personal conozca la técnica que ha de manejar y esté imbuido de la velocidad. Los que sir-

van en esas unidades no pueden alternar sus destinos con otros en unidades lentas. ¡Nunca se podrá evitar que los de éstas pidan con urgencia que se dé cuenta por oficio de los movimientos de un avión que está volando!

Como esas unidades han de ser numerosas, en ellas habrá que volcar gran parte de la oficialidad de las armas combatientes, y no denotaría buen espíritu en las armas tradicionales que se estableciera alrededor del arma nueva la misma pugna que hubo para la formación del Arma de Aviación; resultaría mejor un proceso más breve y más comprensivo. ¿Nombre? El que menos le cabe es el del Arma que ha de sustituir. ¿Tendrá que perderse, a pesar de las glorias que en todos los países ha reportado a sus Ejércitos? ¿Dragones, acaso?

Dice el General Guderian (1): "Los Ejércitos no habrán de ser totalmente motorizados; cada país procederá de acuerdo con sus posibilidades." Y en España, donde el terreno es tan quebrado y deficiente la capacidad industrial, la proporción será menor que en otros países. Pero hay que pensar si no convendría que la casi totalidad de las Divisiones que no fueran acorazadas fueran de montaña y fueran excepción las de línea. Aún recordamos que presenciando los preparativos de unas maniobras, en las que iban a tomar parte dos Brigadas de montaña y una División de línea de las guarniciones próximas, se encontraron grandes dificultades para formular el *supuesto*, porque la División de línea no podía ocupar las posiciones que se le asignaban.

¿No sería natural que en esas Divisiones fuera todo el personal de Infantería? Desde el momento en que sus Regimientos llevan cañones de acompañamiento, tienen sus transmisiones propias y han de construir sus obras de fortificación, ¿qué razón hay para que todos los elementos de la División—grupos de apoyo inmediato, el de reconocimiento y los de zapadores y transmisiones—no los sirvan ellos también? Bien fácil sería hacer que la oficialidad tuviera competencia para desempeñar todas esas misiones.

Que la Infantería absorbiera las unidades de Caballería Artillería e Ingenieros, que forman parte de las Divisiones de montaña o de línea, no quiere decir que no fueran necesarias otras unidades de Artillería e Ingenieros. De Caballería no ocurriría así, porque la necesidad ya sentida desde la otra guerra de mecanizar sus unidades y de enseñar a combatir a pie a los que conservaban los caballos, está más perfectamente lograda con las unidades acorazadas, y dando los caballos a la Infantería.

Entonces las masas de artillería (con gruesos calibres) destinadas a las rupturas de frentes sólidamente organizados (equivalentes a los antiguos "Trenes de

(1) Obra citada, pág. 119.

Sitio”), deberían formar Divisiones también. Y lo mismo los Ingenieros, con el material de transmisiones de las Grandes Unidades superiores y con el permanente; los puentes, la maquinaria y materiales que no tienen lugar en las Divisiones, pero son necesarios para las grandes reparaciones de las vías de comunicación, centrales de fuerza y tantas cosas como necesita hoy la guerra. Conjunto este, con varias armas, que formaría el “arma de ocupación”, que decía el General Estienne. Será difícil desarraigar el espíritu de Cuerpo y orientar a éstos en nuevas direcciones; todos los Cuerpos han de dejar algo entre las zarzas; pero la realidad lo exige y no puede regatearse nada para el mejor servicio de la Patria.

La Marina.

En la mar, como en el aire, la guerra es menos compleja; la táctica es infinitamente más sencilla, y las armas, más homogéneas. Por esas razones, las variaciones que sean necesarias han de ser menos profundas; seguramente se limitarán a las cifras de los tonelajes y a la proporción numérica de sus diversas unidades; variaciones de número, no de concepto.

Como siempre, o no ha habido flotas adversarias, o la menos potente ha eludido el combate y la más fuerte ha quedado en posesión del dominio del mar. Pero alejadas las bases de estacionamiento de las flotas por exigencia de la Aviación, y convertidos en estratégicos los bloqueos tácticos de las bases enemigas, ha quedado facilitada la acción de los “corsarios”, y para ejercitar el dominio del mar se ha necesitado un número mucho mayor de unidades que en las guerras pasadas para la escolta de convoyes, teniendo incluso que recurrir al empleo de los acorazados y portaviones, cuya importancia se ha puesto de manifiesto en todas las operaciones realizadas.

No tiene duda que el acorazado es la pieza capital de las flotas de las grandes potencias navales, y que, destinados esencialmente para batirse con sus similares, han de tener los mismos calibres, las mismas corazas y la misma velocidad, con lo cual los tonelajes llegaron a tales cifras que se impusieron los convenios para limitarlas. Si se añade a esto la mayor actividad que han desarrollado en esta guerra, puede preverse que se persista en ese camino, como parecieron indicar las características de los acorazados ingleses terminados al principio de esta contienda: piezas de 350 mm. y 30 nudos, en lugar de los 400 mm. y 23 nudos del *Nelson*. Hay que tener presente que el *Deutschland*, con 10.000 toneladas, llevaba piezas de 280 milímetros, coraza para ese calibre y 26 nudos, y el *Dunkerque*, réplica francesa al anterior, con 26.000 toneladas, ocho piezas de 330 mm. y 30 nudos. Disminución de tonelaje que daría a la guerra naval un ritmo más dinámico, como en la tierra y en el aire.

La guerra al tráfico, en su doble aspecto de ataque

y defensa, y la participación aérea en la lucha en el mar, son los hechos más salientes de esta contienda, y ambos afectarán más a la organización que a la estrategia y la táctica. Lo que puede decirse que ha sido novedad es el eclipse de la acción submarina, impuesta por la detección electromagnética; pero, en la duda de que se descubra el “antídoto”, no se puede vaticinar nada para el porvenir.

El aspecto económico.

Hoy no se puede hablar de la preparación de la guerra sin abordar el problema económico. “La situación económica del interior—incluyendo en ella todo cuanto se relaciona con la industria, la agricultura y las transacciones financieras—es factor que en nuestro tiempo ha alcanzado una influencia preponderante sobre las decisiones del Generalísimo de las fuerzas militares.”

“Las batallas duran lo que permite la economía nacional. Todos los recursos nacionales se supeditan a la lucha. El fuego de la guerra consume, a veces, mucho más que lo que afluye desde atrás. Es más: como esos recursos pueden resultar insuficientes para el mantenimiento de una ofensiva fulminante, será preciso supeditar las operaciones militares a las posibilidades económicas.”

“Al hablar de la ruptura nos hemos referido a la ingente cantidad de material que es necesario para hacerla. Pues bien: si ese combate absorbe en pocos días más de lo que España puede llegar a producir en varios años... Si, en fin, las proporciones de armamento van creciendo sin escrúpulos y ya rebasan las posibilidades industriales de las potencias más potentes de este mundo, ¿cuál es la solución que adoptarán más adelante las naciones que no tengan la energía suficiente para encajar victorias—¡no ya derrotas!—tan costosas?” (1).

Problema que por muy modestos que sean los recursos de las naciones, es ineludible afrontar, sobre todo para aquellas que hacen de la dignidad la cualidad más apreciada de su soberanía; sin otra pretensión que poder imponer la no beligerancia, si conviene, o ser *aliado* y no *comparsa*, en estas conflagraciones en que deriva cualquier minúsculo y lejano conflicto internacional.

Pero fijémonos bien: el problema es económico, más que financiero; porque durante la paz, que los efectivos son reducidos, es fácil amoldarse al tope fijado en los Presupuestos; pero en la guerra, con las cantidades ingentes que se necesitan, serán los pesos de las materias primas y la capacidad de las industrias de transformación las que pondrán un tope a la producción de guerra, imposible físicamente de rebasar.

La Táctica está haciendo ver en esta guerra la im-

(1) *Teoría de la guerra*, págs. 35, 344, 36, 340 y 341.

portancia de la Aviación; pero las posibilidades económicas harán también, sin duda, que sea a esa fuerza a la que se permita mayor desenvolvimiento, porque es la que necesita menos tonelaje y porque, más moderna, puede decirse que hasta ahora sólo estaba en embrión.

La Aviación es, sin duda, la fuerza más cara en pesetas, aproximadamente:

La tonelada de avión vale hoy.....	200.000	pesetas.
La tonelada de bombas	5.000	"
La tonelada de buque	20.000	"
La tonelada de carro	40.000	"
La tonelada de artillería	100.000	"
La tonelada de proyectiles	30.000	"

pero es, en cambio, la más barata en materiales y la que exige maquinaria menos gigantesca y municionamiento más simple de construcción.

Cien mil toneladas de material pueden producir:

- 10.000 aviones, o
- 10 cruceros, o
- 5.000 carros, o
- 5.000 cañones (gama de calibres).

Como se ve, en tonelaje, la más cara o que rinde menos es la Marina.

En hombres, con 100.000 en filas se pueden mantener, con todos los servicios cubiertos:

- 5.000 aviones y fuerzas de Tierra y servicios, o
- 50 buques (diversos tonelajes) y servicios de guerra, o
- 50 regimientos (combatientes y servicios).

Y en efectivos humanos, la más cara o que rinde menos es Tierra, y Marina la más barata o de rendimiento mejor.

En Servicio de Mantenimiento, pesos a transportar y consumir, bate el "record" el Ejército de Tierra; para él es un problema que puede ser insoluble; para Aviación es un problema factible, y en Marina puede decirse que no es problema.

Según cálculos del Teniente Coronel Mendoza (1), basados en las cifras de los armamentos de infantería y artillería de las divisiones en el año 1917, la capacidad de consumo de un Ejército de un millón de hombres en un día de combate, podría ascender a ¡millón y medio de toneladas!, que requerirían para su transporte ¡4.500 trenes! y ¡100.000 camiones! Cifras astronómicas, aunque sólo se llegara a ellas empleándose el millón de hombres en una acción ofensiva.

La proporción de las fuerzas armadas.

Hemos citado las cifras anteriores y hemos razonado sobre ellas, porque rara es la nación donde una de las fuerzas, la de más abolengo, no priva en el ánimo de los que gobiernan y avasalla a las demás, siendo la Aviación, sin duda por haber nacido la última, a la única que no se le puede culpar de esa injusticia y la que ha sufrido siempre sus consecuencias.

Esta guerra ha demostrado que todas las armas son necesarias y que hacen falta más carros y más aviones. La proporción en que entrarán las fuerzas que se preparen para la próxima guerra, no es fácil de precisar; lo que sí es sencillo, es afirmar que no se parecerá en nada a la absurda proporción con que llegaron a ésta.

Miremos afuera: Inglaterra, no podrá en lo sucesivo considerar defendidas las Islas sólo con su Escuadra; en 1940 la salvó la R. A. F., y para la próxima guerra, necesitará esas fuerzas aumentadas y un Ejército de tierra verdad, aunque fuera a costa de su Marina, si lo exigiese así la libra.

Distinto el problema militar de cada nación, lo único que en absoluto puede afirmarse es que en cada una, las tres fuerzas militares estarán equiparadas: en dinero, en tonelaje o en hombres, según se quiera que predominen las de Tierra, Aire o Mar.

La guerra próxima.

Y vistas las sorpresas tácticas de esta guerra, es posible que la próxima constituyera una sorpresa estratégica. Porque de los tres fines de la guerra que enunciaba Clausewitz, es probable que el geográfico—tanto tiempo repudiado—la provoque y sea el que realmente interese: "Es una necesidad vital para la gran comunidad de pueblos eslavos y mongoles buscar salidas francas al Mediterráneo o al Océano Indico" (1). Y, fatalmente, será pronto.

El terreno y los medios tal vez permitan o exijan orientar con ese fin la campaña, haciendo sobre el Continente africano y la Península Indostánica una campaña aérea, parecida a la realizada por el Japón con medios navales en el Pacífico, al principio de su entrada en liza. Serían los mismos objetivos y las líneas de comunicaciones adonde habría que llevar la acción de la defensa, dando la razón al General Martínez Campos cuando dice: "El teatro de las grandes comunicaciones puede llegar a tener más importancia que el verdadero campo de la guerra" (2). Y puede que hubiera un acuerdo tácito entre los beligerantes para aislar las metrópolis de la guerra, como parece que ha sucedido en ésta respecto al empleo de los gases.

(1) Revista *Ejército*, enero de 1942.

(1) General Kindelán, *La guerra futura*.

(2) *Teoría de la guerra*, pág. 326.

Para esa guerra, harían falta aviones y fuerzas aerotransportadas, pero harían falta también masas de unidades acorazadas, y la defensa tendría que emprenderse tomando como base el Poder naval; es decir, que tendrían plena aplicación las tres fuerzas militares, porque las que eludiera utilizar el atacante serían, por lo menos, la base logística de la defensa. Y raro sería, a pesar de eso, que el papel que durante tantos años desempeñó la Escuadra inglesa del Mediterráneo, no tuviera que hacerlo una inmensa concentración aérea y de unidades acorazadas situadas en Egipto y Asia Menor.

Sería la lucha entre el Continente y el Océano que describía tan documentadamente el General Kindelán en su conferencia inaugural del curso de la Escuela Superior del Ejército. Y como él decía: "Cabe en el orden de lo posible que el porvenir de tres Continentes: Europa, Asia y América, se decida en otro: África." O que se decidiera en las líneas de comunicación, como parece admitir el General Martínez Campos.

Pero no se sabe qué derivaciones podría tener y hasta dónde podría llegar la guerra. Y entonces España, cuyas fronteras son inmejorables, tendría que guarnecerlas hasta donde los recursos lo permitieran, y habría de mantener sus comunicaciones marítimas con Baleares y Marruecos, y las aéreas con Canarias. Y teniendo presente la "elasticidad de las alianzas", que decía el General Kindelán en su conferencia, habría que acordarse de los 10.000 hombres del marqués de la Romana, y pensar que las fuerzas más apropiadas para la exportación son las del Aire, que son las únicas capaces de repatriarse.

Hay que prepararse, hay que determinar los efectivos y hay que organizarlos racionalmente, persistien-

do en la idea de compenetración de las tres fuerzas militares hacia el mismo fin—la acción de conjunto—, alcanzar la máxima potencialidad militar con los recursos de que se pueda disponer, pero sin tutela ni minoridad de ninguna.

Formar Mandos que conozcan las posibilidades y peculiaridades de las tres fuerzas armadas y su más acertado empleo. "Hoy—según se ha dicho varias veces—el que dirige las operaciones tiene el deber de coordinar las limitaciones que están impuestas por las fuerzas de antiguo tipo, con las mayores posibilidades de las tropas que han nacido recientemente" (1). Hacer de la Escuela Superior del Ejército una Escuela Superior de Estudios Militares que capacite a los Generales para el mando de las tres fuerzas. Conservar, como práctica, aun cuando desaparezcan las razones que lo motivaran, el Mando reunido en Marruecos y los dos Archipiélagos, pero reconociendo que así como en Marruecos el problema es esencialmente de tierra, porque sus fuerzas serían la base de la maniobra, en los Archipiélagos serían esas fuerzas las únicas incapacitadas para maniobrar, y en Baleares el Mando podría ser naval, y en Canarias, indudablemente, aéreo.

Y terminaremos con las palabras finales del libro del General Guderian: "Hemos procurado en nuestra exposición no salirnos del marco de las posibilidades técnicas actuales. No pudimos renunciar, sin embargo, a buscar moldes nuevos para armas nuevas. Dudas, siempre surgirán; pero el éxito sólo lo alcanzará el que, a despecho de ellas, sea capaz de resolverse a actuar en la incertidumbre. La acción será juzgada por el futuro con más benevolencia que la inacción."

(1) *Teoría de la guerra*, pág. 292.

ABASTECIMIENTO AÉREO

(De *Military Review*.)

En junio de 1944, en plena estación del monzón, las tropas japonesas que operaban hacia la frontera india cercaron en la llanura de Imphal a cinco divisiones británicas e indúes y gran número de tropas de Cuerpo de Ejército y de civiles refugiados. Esas fuerzas se abastecieron por aire durante ochenta y cinco días, hasta que se restablecieron las comunicaciones terrestres mediante una organización improvisada para suministro aéreo.

El éxito sobresaliente de la operación y el sostenimiento por aire de una fuerza tan considerable introdujo una nueva forma de ayuda táctica y estratégica, pues se llegó a la conclusión de que en

campañas futuras no sería necesario el establecimiento y protección de largas líneas de comunicaciones terrestres.

Este nuevo concepto, adquirido por la lucha ante la realidad, ha servido de base para el desarrollo de una organización completa de suministros aéreos como único medio de abastecimiento de más de 16 divisiones y 30 grupos de aviones de combate que operaban en un frente de unos 900 kilómetros durante un avance de más de 1.200 kilómetros.

En el mapa se indican las operaciones en Birmania durante el año 1944. Un Cuerpo de Ejército indobritánico avanzó a lo largo de la costa de