

Ataque aéreo contra la logística de la movilización industrial

Los ataques del bombardeo aéreo parecieron desplazarse últimamente contra los transportes en general y los industriales en particular.

Por ANTONIO RUEDA URETA
Coronel de Aviación.

Se pueden discutir y hasta incluso negar muchas cosas. Pero también hay algunas absolutamente irrefutables en un terreno de buena fe.

Por ejemplo, todos los días leemos opiniones diferentes y hasta francamente contradictorias respecto a la preponderancia en el combate de unas Armas sobre otras, y muy especialmente, hoy, respecto a la Aviación sobre las Armas de superficie. Incluso es frecuente leer opiniones exaltadas y extremistas de un exclusivismo aeronáutico que condena a los de superficie a la total desaparición o a un ostracismo casi equivalente. En honor a la verdad, hemos de decir que en el terreno de la reacción contra esos extremismos y exclusivismos aeronáuticos se han cometido análogas exageraciones en el sentido de disminuir o atenuar la influencia y capacidad de la Aviación en el combate.

Afortunadamente tales intentos, desorbitados por una y otra parte, van de pasada y resultan estériles.

Hace tiempo que Douhet inició, con algunas ideas muy evanzadas, esa exaltación de lo Aeronáutico. Y hace tiempo también que sus detractores iniciaron la reacción en forma de extralimitada desvalorización de lo aéreo, y lo que es aún peor, en la forma más terriblemente dañina que puede emplearse, que es aquella que cierra ojos y oídos a lo que no se quiere aceptar, mientras lo permita la realidad de los hechos consumados, y, a veces, aun después.

Así como el tiempo y la realidad han dado la razón a Douhet en aquello que la tenía, y se la han quitado (o retardado) en aquello que no será realidad nunca (o no lo es aún), así también ese mismo tiempo y esa efectividad del hecho consumado e impuesto como realidad innegable que ya no se puede ignorar, ha sido lo que definitivamente ha hecho imposibles las posturas extremistas de un exclusivismo absoluto o de una desvalorización desencajada.

El tiempo y las realidades de la guerra, más

dolorosa y violentamente impuestas que los razonamientos de la paz, han colocado el fiel de esta cuestión en su verdadero punto de justo equilibrio y situación real.

Por esto hemos dicho al principio de este trabajo que hay algunas cosas ya innegables.

Puede ser negada o discutida la exclusividad de la Aviación para el combate; pero no puede ser discutido el hecho de que la aparición de ella en la guerra ha obrado como un revulsivo del Arte Militar, contra muchas de las doctrinas y axiomas que venían siendo clásicamente aceptados.

No deseamos una vez más argumentar con razones ya dichas y escuchar argumentaciones ya oídas, que sólo conseguirían dar un nuevo balanceo al columpio de la controversia.

Lo que nos gustaría es poder exponer algo concreto, cierto e innegable, que sin rozar el terreno de los exclusivismos ni de las preponderancias no pudiese ser tomado por sofisma, sino que fuera visto como extremos verdaderos a tomar en cuenta; como lo merece todo aquello que es constructivo y que proporciona bases y sumandos para ese Arte de la Guerra, y esas Doctrinas de Empleo, que no cabe duda hay que lograr, en sustitución de aquéllas que han sido trastornadas por la Aviación.

Si tratásemos acto seguido de presentar tales nuevas bases o tales doctrinas (de influencia o variante aérea), volveríamos a caer en aquello de que precisamente queremos huir, o al menos nos expondríamos a que lo que dijésemos fuese mirado con *las gafas del diablo*, para ver qué contrabando pudiera llevar en su interior este nuevo *Caballo de Troya*.

Procuremos, por tanto, al mismo tiempo que lo más claros y transparentes posible, ser también lo menos interesados hacia aquello que naturalmente es nuestra preferencia por espíritu de Arma.

Antes de exponer lo que vamos a decir recordemos lo que en el Informe Finletter, de los Estados Unidos de Norteamérica, se dijo por los componentes de una Comisión, que en su mayor parte no eran militares ni aviadores, y que, por tanto, tiene cierto carácter de incuestionable imparcialidad:

"El coste de la Institución Militar, según se refleja en este informe, pone de manifiesto, más allá de toda duda, la grave necesidad de efectuar lo que se propone la Ley de Unificación lo antes posible y en el mayor grado que se pueda lograr, pues creemos que de ese modo se podrán efectuar grandes ahorros, manteniéndose, en cambio, aquellas fuerzas esenciales para nuestra seguridad (en potencia), dentro de los posibles límites de nuestros recursos económicos.

"Para alcanzar esas economías hay que poner a un lado los intereses propios de cada Arma y no hay que hacer caso de las divisiones entre las peculiaridades tradicionales, abandonando todas las actividades innecesarias para la guerra del futuro. Nos damos cuenta de que la mayoría de los Jefes de Estado Mayor Conjunto, que representen a cada una de las tres Armas, encontrarán difícil el conseguir estos resultados.

"Consideramos con gran ansiedad las presiones dirigidas desde muchos puntos, con el fin de mantener la misma situación de ayer para librar la guerra de mañana. Consideramos la falta de buena voluntad que habrá para descartar lo viejo y adaptar lo nuevo, como asimismo para decidirse a poner en primer término los intereses de un sector primordial (lo aeronáutico), sacrificando al conjunto de los demás sectores.

"Todo esto es comprensible, porque forma parte muy grande y muy principal de aquella lealtad que cada Arma tiene para sus tradiciones. Pero lo cierto es que no podemos ya soporiar y costear la pérdida, ni exponernos al peligro que esto pudiera suponer."

También dejaremos sentado que, en lo que se llama "solución combinada de Aire, Tierra y Mar" lo entendemos, no en un sentido de absoluta igualdad entre los tres Ejércitos, y dentro de cada uno de ellos de igualdad entre sus elementos o Armas especiales, sino en proporción a un factor que nace de su influencia o rendimiento en el efecto final del Ataque y de la Defensa. Y, desde luego, nos libramos muy bien de meternos ahora a decir nada sobre la proporción en que influirá, a juicio nuestro, la Aviación respecto a aquellos otros elementos de

superficie (Tierra o Mar), pues sería dar el primer paso en las arenas movedizas que tratamos de sortear.

Vamos, pues, a lo que debemos y queremos ir.

Así como es innegable la aparición de la Aviación en el combate, y que ha obrado como un enorme revulsivo, es también innegable que ha cambiado el alcance del Ataque y las posibilidades de la Defensa.

Con ello han cambiado asimismo el estilo y los alcances de la Estrategia y la importancia y modalidades de la Logística.

¿Cuándo se pudo (antes de aparecer la Aviación) pensar en atacar al enemigo mucho más allá de los alcances de la Artillería más potente; es decir, en el propio corazón de su Moral y de su Economía de guerra, que, juntas, componen lo que pudiéramos llamar *capacidad de resistir*?

¿Qué complejos o qué variantes ha traído este alcance que tiene la Aviación?

Nosotros vemos en primerísimo lugares esos dos cambios o consecuencias que hemos dejado señalados; cambios en lo Estratégico (más para el *ataque* que para la *defensa*), y cambios importantísimos, también, en lo Logístico (y aquí, estamos por decir que, más en cuanto a la *defensa* que en cuanto al *ataque*; puesto que pudiéramos quedar anulados "logísticamente" desde un primer momento).

Es importantísimo llevar a cabo los *propósitos estratégicos* contra el enemigo, los cuales necesitan cierto tiempo para llegar a lograr los efectos intentados con las nuevas capacidades del ataque (secar por *Ofensiva de Bombardeo Aéreo* las fuentes de vida y de resistencia enemigas) cosa que antes, por no estar al alcance de las posibilidades artilleras, no era tenido en cuenta en el Campo Estratégico, aunque existiesen tales fuentes lo mismo que hoy existen, pero inaccesibles.

Pero los Ejércitos no pueden ya, como antes, vivir generalmente sobre el país y nutrirse de lo que se adquiere por conquista; pues la *guerra mecanizada* tiene exigencias ineludibles de elementos que no se encuentran (máquinas de guerra, combustible, etc.) y que si se encuentran no son utilizables en general, sino tras un período de ensayo y adaptación. Por lo cual adquiere una importancia muchísimo mayor que antes el problema de los *suministros y las líneas de abastecimiento*. Y esto es Logística pura

de la mejor clase; aunque en ciertos extremos una Logística de nuevo estilo industrial.

Tratemos de aclarar este último punto que acabamos de tocar.

La Logística comprende todo aquello que tienda a facilitar y asegurar la actuación de los Ejércitos en el combate, y el de avituallamiento y municionamiento, para que no sólo lleguen al momento del choque en las mejores condiciones posibles de oportunidad, descanso y nutrición, sino que, además, no les faltan los elementos de combate. Además comprende la evacuación de todo cuanto les pueda significar un estorbo o lastre, y restarle, por tanto, libertad y capacidad de acción.

El que las cajas de madera de los fusiles se fabricasen en un extremo del país y los cañones y partes metálicas se fabricasen en el otro extremo podía tener cierta importancia, a los efectos de que en un momento dado estuviese el fusil completo en manos de un soldado. Mayor importancia tenía, por su mayor tamaño y complejidad, lo referente a los elementos de la Artillería. Y mayor seguramente, en cuanto a los navíos de la Marina. En todos ellos se hacía necesario, en la paz, resolver un problema de transportes de un lugar a otro, de aquellos elementos parciales que juntos constituyesen el fusil, el cañón, los navíos y barcos mercantes, las municiones o proyectiles, y las locomotoras y vagones, como asimismo vehículos de transporte por carretera. Problema de transportes que en la guerra tendría que ser incluido en el *campo Logístico* general, como una fase de interés industrial de guerra (movilización industrial). Luego habría que añadir los transportes fluviales, por canales y ríos, y más modernamente el camiónaje y las carreteras o pistas estratégicas.

La *mecanización* ha conducido a la existencia de una importantísima *industria de guerra*, la cual es imposible que abarque en la paz toda la importancia, extensión y capacidad de producción que exige una guerra moderna.

La manera única posible de solucionar este problema es mediante la *movilización industrial*. Esta comprende tres fases: la primera es la existencia de una *industria de guerra* (propriadamente dicha), que funciona reducida en la paz y que es la base o punto de partida de aquella *movilización*; la segunda parte es la existencia de un cuadro, red o "caneva" de fábricas militares, que no funcionan en la paz (por economía), pero que existen ya instaladas y en potencia,

cuya situación (localización) habrá debido ser muy bien estudiada y elegida, teniendo en cuenta un concepto estratégico de diseminación de objetivos puramente *defensivo*, y un concepto *Logístico* de facilidad y reducción de los transportes, según lo que se fabrique en cada factoría y la importancia primordial, o no, de ello; en tercer lugar la *movilización industrial* se completará con la adaptación de industrias civiles a fabricar elementos militares, e incluso con la incautación (mientras dure la guerra) de todas aquellas fábricas que se hayan considerado desde la paz como necesarias a la economía industrial de guerra en pleno conflicto armado; pocas serán las que puedan quedar con un funcionamiento independiente por ser ajenas a un interés de guerra.

Esa *movilización industrial*, que en paz estará sólo en el papel (proyecto estratégico) y que en guerra se habrá convertido en una realidad *orgánica*, necesita para funcionar hoy día un *plan logístico*, no sólo premeditado y preparado en la paz, sino ejecutado y mantenido de un modo continuo durante la guerra. Y esto nos parece, como antes dijimos, *Logística de la mejor escuela*, aunque de un estilo nuevo creado por exigencias de la *guerra mecanizada*.

Consideremos aún otro punto muy interesante de esta misma faceta. Nos referimos a la llamada *fabricación en serie y en cadena*. La organización industrial para una producción rápida y abundante ha exigido lo que se conoce por *producción en serie*, y a su vez ésta ha llevado a la *fabricación en cadena*. La primera incluye la especialización no sólo de un obrero en una sola operación repetida, sino la especialización asimismo de cada taller dentro de una factoría e incluso la especialización de algunas factorías a solo algún elemento (juegos de bolas, cojinetes, cubiertas, espoletas, válvulas radio-eléctricas, conducciones flexibles, sintéticos o, a lo sumo, a un conjunto de piezas prefabricadas). Lo segundo, la *fabricación en cadena*, significa un engranaje para el traslado o transporte continuo de las llamadas *materias primas* a los centros o lugares en que se inicia la fabricación, y luego para el transporte rápido y seguro de lo ya preparado, o parte prefabricada, que necesita seguir siendo perfeccionada y completada con otras partes procedentes de otros lugares, en el proceso de la fabricación, hasta ser trasladados al punto final de montaje y prueba antes de quedar listos para su utilización en el combate.

Salta a la vista que todo esto entraña un *Pro-*

blema Logístico que, si en la paz puede tener gran importancia, en la guerra la llegará a tener de orden primordial.

Estamos considerando una Organización Industrial de la Economía de Guerra, en conjunto, lo mismo que su movilización industrial para caso de conflicto armado. Los tres Ejércitos, Tierra, Mar y Aire, necesitan hoy mecanismos, máquinas e ingenios de guerra; (naves de combate y mercantes en todos sus tipos; carros de combate y tanques; aviones de todas las clases que exigen las diferentes misiones del Aire; y para todos ellos, automóviles pesados y ligeros, locomotoras y vagones, vías y elementos ferroviarios, camiones y pistas estratégicas, cañones, ametralladoras, proyectiles, municiones, bombas, etc., etc.).

Esto nos hace ver la importancia y desarrollo que a una industria de guerra ha impreso la *guerra moderna*, y el volumen de lo que hoy día ha de ser una Organización Industrial para lograr aquella capacidad de resistencia, como asimismo el *Problema Estratégico*, que significa su diseminación para lograr una *defensa pasiva* que disminuya su vulnerabilidad ante los ataques aéreos enemigos, y el *problema táctico* que impondrá su *defensa activa* por medio de la anti-aeronáutica (Artillería antiaérea y caza, de interceptación lejana y de defensa local); sin olvidarnos de aquel *Problema Logístico* que hemos dejado señalado, para que no se atasque sino breves instantes la cadena de la "fabricación en serie".

Aquellos ataques por Artillería contra la Táctica, y rara vez contra la Logística, que al ser ampliados en la primera guerra mundial, al aparecer la Aviación, a ciertos movimientos de tropas y concentraciones algo más alejadas del frente, pero dentro aún de la confinada estrategia y logística de la inmediata retaguardia enemiga, estrenaban un sentido estratégico del *ataque aéreo* y una ampliación en alcance o profundidad de la mentalidad estratégica del Alto Mando; contenían unos *pinchos* de ataque contra la Logística. Al final de la segunda guerra han sido preferidos estos ataques sobre los ataques a las tropas o a otros objetivos tácticos, y han sido puestos los ataques aéreos contra objetivos logísticos (transportes) en parangón con los ataques aéreos contra otros objetivos netamente económicos industriales.

Por algunas personalidades militares destacadas se ha intentado aparentar que los bombardeos puramente estratégicos contra las facto-

rias y fuentes de energía y materias primas no dieron todo el resultado definitivo que fuera de esperar, mientras que pretenden demostrar que la caída de la capacidad de resistencia alemana fué debido únicamente al *bombardeo contra la Logística* de los transportes y contra las líneas de suministro en el "interland" del frente de combate, provocándose así la derrota del Reich.

Nosotros no queremos aquí entrar en ningún punto que pueda ser objeto de controversia, como ya hemos dicho. Y uno de esos puntos sería decir si creemos que fué el bombardeo contra las poblaciones, fábricas y yacimientos, o el bombardeo contra las comunicaciones próximas al frente, lo que únicamente ocasionó la derrota alemana.

Creemos que todo influyó, que todo preparó o aceleró la derrota; creemos que cualquiera de esos tipos de bombardeo aéreo que hubiera faltado la hubieran retrasado bastante; pero nos abstenemos por ahora de señalar a ninguno de ellos un exclusivismo de efecto real único. Todos ellos son necesarios, pero cada uno tiene su propio momento; y cada uno en su propio momento es el primordial.

Creemos que es esencial una elección acertada de objetivos de *primordial importancia*; pero no señalamos cuáles son éstos en una forma categórica. Antes al contrario, creemos que la importancia de un mismo objetivo de bombardeo puede variar según las fases de la guerra y las circunstancias del enemigo. Por ejemplo, no vemos la importancia que se dió al "ataque a los sintéticos" cuando Alemania no estaba copada y poseía todos los yacimientos de petróleos naturales de Rumania y Polonia; ni los ataques a ciertas "industrias claves" cuando recibía de Suecia todos los cojinetes y juegos de bolas que necesitaba. En cambio, al final, ya reducida Alemania a sus propias fronteras y a su propio territorio, esos mismos "sintéticos" y esas mismas "industrias claves" pudieron ser efectivamente "objetivos de primordial interés".

Los puertos y fronteras, para el país que tenga que recibir determinados elementos de fuera, serán objetivos aéreos de primordial interés, y su importancia disminuirá en razón directa de su independencia comercial e industrial (de aquello que se designa por *autarquía*).

Lo mismo podemos decir respecto a los métodos y doctrinas. Los ingleses se esfuerzan por demostrar los enormes resultados obtenidos con el bombardeo estratégico de zonas, que ellos

practicaron más por necesidad que por preferencia, ya que sus aviones cargaban mucho, pero andaban poco, y porque su caza estaba bien armada, pero no era de suficiente radio de acción y no querían exponerla demasiado, para conservarla en disposición de volverla a usar en la defensa de su territorio (demasiado próximo al terreno del combate) si hubiera vuelto a presentarse el caso.

Los americanos, en cambio, se empeñan en supervalorar los resultados de sus bombardeos de precisión, cuando en realidad fueron llevados a ellos por la posibilidad que les daba la mayor velocidad de sus aviones de bombardeo y el mayor derroche de caza de acompañamiento que podían hacer, ya que no había temor de necesitarla para defender su propio país, muy lejano y a cubierto de ataques (todavía en aquella última guerra pasada); como asimismo fueron llevados los americanos a este tipo de bombardeo de precisión porque sus tripulaciones, demasiado rápidamente instruidas, no alcanzaban el nivel de eficiencia necesario para bombardear de noche que tenían cierta parte de las tripulaciones inglesas; las cuales, actuando de *monitores* y *directores de bombardeo*, les permitían actuar de noche con resultados prácticos aceptables, cosa que los norteamericanos no hubieran podido lograr. Mientras que a los ingleses el bombardeo de precisión, que debía ser hecho de día, les hubiese resultado insostenible por el número de bajas de aviones de bombardeo que hubieran perdido y el sacrificio de su caza. Los aviones ingleses cargaban mucho y andaban poco; de ahí el bombardeo nocturno de zonas. Los americanos tenían, en cambio, bastante velocidad, pero cargaban muy pocas bombas, y de ahí que prefiriesen el bombardeo diurno de precisión, para aprovecharlas bien.

Cada cual hizo lo que pudo, que era lo que mejor podía hacer con menos bajas y más efecto logrado. Luego cada cual disimula las razones o motivos por los cuales no hizo lo otro, y, "acercando el ascua a su sardina", tratan de supervalorar lo propio hasta convertirlo en doctrina general y única de empleo; cuando en realidad ambas doctrinas, la inglesa y la americana, deben ser consideradas en relación a las circunstancias especiales de velocidad de los bombarderos, armamento de los mismos, capacidad de carga, penuria o abundancia de caza de acompañamiento, radio de acción de esta caza, y de su superioridad o inferioridad respecto a la caza de interceptación enemiga. Bombardeo

diurno o nocturno, en relación al tipo y extensión del objetivo, en relación a la capacidad defensiva enemiga y en relación al grado de instrucción y eficiencia de las tripulaciones, como asimismo según los medios y sistemas de navegación radioelectrónica con que se cuente y la interferencia radioelectrónica que posea el enemigo.

El problema es complejo, tanto respecto a la importancia y elección de objetivos claves como respecto a preferencia de atacar elementos estratégicos o logísticos; aunque, en este punto, el que un objetivo sea de efectos logísticos o de importancia primordial logística no quiere decir que el atacarlo o tenerlo en cuenta para ser atacado sea Logística. Pues tenerlo en cuenta y decidir su destrucción es *Estrategia*, y el acto o la materialidad de destruirlo en un bombardeo es *Táctica Aérea*. Los efectos logrados son de influencia logística y, en fin de cuentas, los deseos que el Mando esperaba y deseaba lograr son estratégicos.

Siempre diremos que la estrategia aérea premedita y queda en expectación de lo que se propone; la táctica aérea ejecuta aquellos propósitos, y la logística aérea, esa gran "tramoyista", prepara la movilidad y los medios necesarios a las unidades aéreas para poderlo ejecutar tácticamente.

No nos gustó nunca eso de llamar Aviación Estratégica a la que ataca objetivos tenidos en cuenta por los propósitos estratégicos del Mando. Tampoco nos parece pura la denominación de Aviación de Acción Estratégica, pues *la acción o movimiento* siempre es Logística fuera del combate y Táctica dentro de él. Al menos, a nosotros así nos lo pareció siempre, y en el terreno aeronáutico nos lo sigue pareciendo.

Pero volvamos a nuestro camino y propósito.

Lo que hemos querido dejar sentado es que no hay de un modo absoluto *objetivos primordiales*, sino variables, en relación a una importancia eventual, que pueden ganar o perder según las circunstancias de la guerra, y que con arreglo a esto habrá que elegirlos y abandonarlos en cada fase y en cada momento para obtener resultados verdaderos y efectivos del bombardeo aéreo; como asimismo habrá que emplear en cada caso el bombardeo diurno o nocturno, de precisión o de zonas, según las circunstancias que hemos reseñado muy someramente y otras que podrán presentarse y habría que tomar en cuenta en cada caso.

También hemos querido resaltar la importancia extraordinaria de la movilización industrial, y la necesidad de incluir en la Logística aquellos transportes o sistema de transportes que hagan posible (a pesar de los ataques enemigos) la no interrupción de la "fabricación en serie y en cadena".

Hoy día está aún en litigio, y nosotros no pretendemos fallar tal pleito, si el ataque por bombardeo aéreo contra esta organización industrial debe hacerse, como algunos pretenden, contra la primera fase de las materias primas o fuentes de ellas; contra un eslabón intermedio de la cadena de la fabricación en serie (una "factoría clave" especial, o las comunicaciones intermedias de transporte), o contra el elemento ya fabricado totalmente y en vísperas de empleo.

Pero nos atrevemos a decir que los ataques del bombardeo aéreo apuntan (aunque estratégicamente) contra la Logística, tanto en los ataques de la llamada "Aviación Táctica", que prefiere actuar contra las comunicaciones de una retaguardia inmediata a esos frentes de combate, como asimismo en los ataques de aquella

otra Aviación que se ha dado en llamar Estratégica, al actuar contra las comunicaciones interiores lejanas, que interrumpirán aquella cadena de la fabricación industrial en serie, base de la guerra mecanizada moderna en Aire, Mar y Tierra.

De considerar algún objetivo estratégico como objetivo clave, señalaríamos las fuentes de la energía eléctrica y el petróleo, de los cuales dependen tantos otros.

No tratamos de decir nada genial. A este respecto, no olvidamos las acertadas frases de S. E. el Generalísimo referentes a que todo lo que se sale de lo doctrinario es casi seguro que incurra en lo anárquico y sólo excepcionalmente en lo genial. Pero aquí no estamos actuando en el combate, poniendo en peligro el éxito, sino exponiendo, en la tranquilidad y seguridad de la paz, unas ideas que tomadas en cuenta (si lo merecen) podrían ser luego convertidas en doctrinas de empleo para la nueva "Táctica combinada de los Tres Ejércitos", que debería ya sustituir a la ortodoxa y bastante oxidada "Táctica de las Tres Armas".

