

¿Aeromarina?

Por LUIS MANZANEQUE

Comandante de Aviación

Aeromarina

SE trata de un concepto extraño que aparece en la *Revista de Marina*, repetidamente como sinónimo de Aviación Auxiliar, nombre con el que específicamente parecen designar a las fuerzas aéreas de cooperación naval con toda la amplitud que los marinos reclaman. La expresión Aeromarina es incompatible con el concepto moderno de la guerra aérea única sobre el mar o sobre la tierra; cabe sólo, cuando no se cree en ella, para designar a la fracción que hace la guerra sobre el mar; pero el intento de partir en dos la Aeronáutica, es una pretensión fallida; pasó su hora; la Marina ha sido su último baluarte, porque en todos los países se enteró después que el Ejército de que la Aviación podía tener aplicación en la guerra, por eso su evolución es más lenta; ya hasta en Francia y España está consagrada oficialmente la idea verdadera y en proyecto la creación de su instrumento adecuado: el Ejército del aire, integrado por la Armada Aérea y la Defensa Aérea, y cuando estas fuerzas existen sólo cabe como complemento de las fuerzas de superficie las Aviaciones de Cooperación, como las denomina la última disposición oficial, constituyendo los tres núcleos en que modernamente se divide la Aeronáutica.

No hay que decir que ambos términos, tanto Aeromarina como Aviación auxiliar, nos parecen menos propios que el de Cooperación, que es el que nosotros siempre usamos con arreglo a esas ideas, ya se trate del Ejército o de la Marina, y en cuanto a la amplitud que le asignan nos parece francamente exagerada: resulta, según esos textos, que una Marina como la española de fines más limitados que los del Ejército (luego lo comprobaremos) tiene sin embargo mayores necesidades aéreas.

Esa extensión, que quizá la implique el concepto de «Aeromarina», si se llevara a la realidad en cualquier nación que no fuese primera potencia naval, y tanto más cuanto más modesta fuera su categoría, llegaría a convertir a la Marina en auxiliar de la Aeromarina y terminarían por combatir desde el aire a la flota enemiga, misión principal, dejando los buques para misiones secundarias o auxiliares, resultando que sus tripulantes seguirían perteneciendo al Cuerpo General de la Armada, pero no serían marinos, el botón de ancla se habría hecho aéreo. Ya sabemos que es concepto importado de Francia, pero ya ha razonado acertadamente el comandante Longoria que la organización francesa, en constante evolución, no puede tomarse como modelo.

El origen de esta confusión de conceptos no es otro que una extensión de los fines navales conjugada con una reducción de los fines aéreos. No negamos que haya

coincidencia de misiones aéreas y navales, como las hay entre las aéreas y terrestres; precisamente es una característica del Arma del aire su superposición respecto a las de superficie, a diferencia de lo que sucede entre ellas, que raras veces se interfieren, y es su deslinde el que hay que hacer con tino, dando toda la intensidad posible al principio militar de la economía de fuerzas.

Misiones del Ejército y la Marina

Y vamos a comparar las misiones del Ejército y la Marina y el alcance que en nuestro país podría tener la acción defensiva de ambos, ya que por principio y por falta de potencia no hay que pensar en otros empeños. Con una organización eficaz, equipo adecuado y movilización rápida, entra muy en lo posible que nuestro Ejército pudiera cumplir su misión defensiva. ¿Puede decirse lo mismo de nuestra Marina? ¿Podrían, no los buques de que disponemos, sino los que pudiéramos construir, presentar combate a cualquiera de las flotas de las potencias mediterráneas? ¿Cabe admitir que naciones con más recursos que los nuestros se dejaran ganar la partida? ¿Nos consentirían llegar a un tonelaje que pudiera ponerlo en riesgo? Desengañense los marinos, siempre se repetiría el caso de 1914: la Flota de Alta Mar, considerándose inferior a la Gran Flota, se encerró en sus bases (1), suspendiendo su tráfico comercial y se limitó al ataque del tráfico enemigo, y cien veces que ocurriera el caso, cien veces se repetiría la historia. Todos los razonamientos que se deriven de otra hipótesis, forzosamente resultarán falsos.

La defensa de costas y de las comunicaciones marítimas las realiza en potencia la flota de acorazados que se atribuye el dominio del mar, desde su base de operaciones (en 1914, Scapa-Flow), con el bloqueo estratégico del adversario; la vigilancia de los mares y las acciones efectivas necesarias contra las fuerzas ligeras enemigas, las realizan los cruceros y fuerzas sutiles, respaldados por los acorazados. A la flota que tiene inferioridad sólo le cabe la amenaza y alguna acción furtiva.

Para la consecución de los anteriores fines que generalmente asignan a nuestra Marina, haría falta el dominio del mar, y hablar de ello en España es una fantasía, como lo sería hablar del dominio del aire. Nuestras fuerzas navales, igual que las aéreas, tendrán que reducir su acción a aquellas misiones que puedan desempeñar sin contar con el dominio de su elemento.

La defensa de costas habrá de quedar para nosotros reducida a la defensa de las Bases Navales, y ese proble-

(1) «Debido a las condiciones geográficas y a que en la mar no hay más que actitudes tácticas ofensivas, ha bastado una superioridad relativamente pequeña para derrotar al adversario o inmovilizarlo.» (SUANCES, *Revista de Marina*, enero, pág. 51.)

ma está resuelto con su artillado, pues será difícil que contra ellas empeñaran sus unidades las escuadras enemigas. El tráfico oceánico es imposible de mantener sin el dominio del mar y queda como única misión de las Marinas de categoría igual a la nuestra, la protección de algún convoy entre puertos próximos, que no corriera riesgo de ser hostilizado más que por las fuerzas sutiles enemigas, y el ataque del tráfico enemigo en las proximidades de nuestras costas (1), dificultándole con la obligación de viajar en convoy y obligándole a distraer en su protección buen número de unidades de guerra. Así lo reconoce el teniente de navío Alvarez Ossorio en la *Revista de Marina*, cuando limita la protección del tráfico al triángulo Barcelona-Baleares-Cartagena, poniendo como ejemplo la protección de un convoy de Valencia a Baleares.

El ataque aéreo

Desvanecidos los temores de ataques navales o por lo menos muy dudosa su posibilidad (2), toda la preocupación se desvía hacia los ataques aéreos, tan fáciles, tan rápidos y tan varios. La opinión sobre ellos es contradictoria: el teniente de navío Alvarez Ossorio reconoce que: «1.ª Todo convoy, aun protegido por fuerzas navales, se halla expuesto a la agresión aérea, constituyendo un blanco muy apetecible para la Aeronáutica, por lo que se irá a la disminución del número de convoyes y a su concentración con objeto de prestarle un fuerte apoyo desde el aire. 2.ª No será factible el ataque o bombardeo por sorpresa de una costa por una escuadra, porque será descubierta y contraatacada, bien por el aire o por la acción conjunta de fuerzas aéreas y navales» (febrero, página 221), y que «no obstante, el enemigo alcanzará con mayores o menores pérdidas la vertical del objetivo» (marzo, pág. 375). Sin embargo, espera «que la amenaza aérea sobre los centros populosos no se lleve a cabo en las terribles proporciones de mortalidad y destrucción que supondría el emplearse a fondo la Armada Aérea, por un imperativo elemental de humanidad», y razonando sobre la falta de capacidad de la Aviación embarcada para atacar una base naval y las dificultades de ocupar una base terrestre que sirviera para ello, considera «que el ataque a una base naval como Cartagena, puede ser muy difícil, si se cuenta con una bien organizada Aeronáutica marítima y no se desdeñan los imperativos de diseminación de elementos en tierra y de buques, y se cuenta con eficiente defensa de artillería antiaérea» (pág. 371); olvidando que Cartagena y Murcia se hallan a menos de 300 kilómetros de Orán, que constituiría una excelente base, hallándose en la zona de máxima eficacia de una Armada Aérea que partiera desde allí.

(1) «El ataque a las comunicaciones es siempre posible con el arma submarina, quedando reducido al dominio de la superficie, que quiere decir el cortar las comunicaciones del adversario, pero sin la seguridad de que el enemigo no haga lo propio con las nuestras.» (SUANCES, *Revista de Marina*, enero, página 51.)

(2) «Es poco probable que Cartagena sea atacada por una flota, porque esto raras veces se ejecutó en la guerra pasada, en razón del gran poder ofensivo de una base naval; hoy día existen aun menos probabilidades.» (ALVAREZ OSSORIO, *Revista de Marina*, marzo, pág. 370.)

Las posibilidades que el capitán de corbeta Suances supone para la Armada Aérea, son muy inferiores a la realidad presente, y mucho más para el caso de una guerra futura, tanto respecto a radio de acción como a capacidad de carga; las cifras que cita de Ritter, son tan anticuadas que no dan ya idea alguna.

El ataque a las bases navales, convoyes mediterráneos y plazas situadas en la proximidad del litoral — claro que precisamente *las costas* no hay interés en atacarlas — lo realizarán seguramente fuerzas aéreas que vuelen sobre el mar (la Armada Aérea o aviones que partan de los buques portadores de ellos o hidros lanzados desde unos cruceros), y sobre el mar habrá una guerra aérea como la hay sobre la tierra, con independencia absoluta de los medios de guerra terrestres y navales o con preponderancia sobre ellos si concurren, siempre que no se trate del sector en que operen los ejércitos y excepto algunos de los casos, sólo algunos, que ocurran en el cielo del sector en que estén concentradas las fuerzas navales si éstas tienen cierta potencia.

Y como las limitaciones que el reconocimiento inicial de la pérdida del dominio del mar impone a las fuerzas navales, no las padecen las fuerzas aéreas hasta que el dominio del aire se haya hecho efectivo (1), después de los combates y destrucciones necesarios para conseguirlo, cuya duración tanto se discute, pero que por breve que fuera, habría lugar de cumplir muchas de las misiones que le asigna a las fuerzas aéreas y aun algunas que suponen que no se intentarían.

La defensa aérea y la defensa de costas

El instrumento que ha de oponerse a los ataques aéreos es, tácticamente, la defensa contra aeronaves, y estratégicamente, la Armada Aérea. Respecto a las misiones de la Armada Aérea, estamos bastante de acuerdo, salvo pequeñas diferencias, en cuanto al alcance de su misión y organización.

Vamos a dilucidar lo que se refiere a la defensa aérea, que es lo que tiene relación con la Aeromarina que sueñan, la Aviación auxiliar de la Marina que preconizan y la Aviación de Cooperación naval, que es, a nuestro modo de ver, el término exacto.

La Defensa Aérea, aun más que la Armada Aérea, necesita de la información; decimos más, porque mientras para la Armada Aérea será sólo uno de los varios factores que intervendrán para fijar sus iniciativas, para la defensa aérea será la orden de lanzarse al aire, y esa información no podrá proporcionársela sólo la red de acecho; se necesitará también de la exploración aérea para ampliar su radio de acción. Esta exploración, más difícil de sostener en los frentes terrestres, porque tendrán enfrente fuerzas aéreas, y menos necesaria porque su zona de retaguardia estará inevitablemente organizada en alarma, estará enco-

(1) «Debe notarse la gran diferencia entre la guerra aérea y la guerra marítima; en ésta, ya lo hemos dicho, con sólo un exceso relativamente pequeño de fuerzas, puede alcanzarse el dominio del mar; en aquélla, no basta el exceso de fuerza, es necesario obtener las ventajas sobre el territorio mismo.» (SUANCES, *Revista de Marina*.)

mendada a las unidades aéreas de cooperación con el Ejército, aplicando el principio de la economía de fuerzas, por la sencillísima razón de que el Ejército necesitará de esas unidades para sus fines propios, aun con mayor intensidad que la Defensa Aérea, al que como complemento y para satisfacer sus mismas necesidades, habrán de destacarse unidades de caza de la Defensa Aérea, que dependerán de aquel mando aunque conserven relación con la organización general de la D. C. A.; pero entiéndase bien, que nos estamos refiriendo al frente en que esté operando el Ejército.

La exploración es más fácil de realizar sobre el mar por la menor cuantía que en su cielo podrá tener la oposición de las fuerzas aéreas adversarias, y más necesaria en nuestro caso, por la extensión del litoral y la importancia de los centros situados en su proximidad, que no habría razón para obligarlos a vivir ordinariamente en alarma; pero esa misión no puede encomendarse a las unidades aéreas de cooperación naval (aunque el material tenga características parecidas) por el diferente carácter que tiene el despliegue de la Marina y el Ejército: extenso y bastante agarrado al terreno en éste y reducida a una base y a la presencia intermitente en las líneas de operaciones en aquélla.

Por eso la Defensa Aérea ha de contar en su organización con unidades de exploración que no se limiten a ver, sino que tengan también capacidad para atacar las fuerzas enemigas que puedan servir de base o apoyo a los aéreos adversarios o intentar por sí cualquier acción, aunque fuese naval, contra nuestra integridad; esa es la doctrina oficial, y a ella obedecen las unidades de hidros con que desde hace tanto tiempo contamos. Y lo que en analogía con lo que se hace en los frentes terrestres, podría hacerse en los frentes navales, sería destacar algunos elementos de la Defensa Aérea a la base naval en la que se concentrara la escuadra, con la misma dependencia de su mando y conservando la misma relación con la organización general de la D. C. A. que decíamos respecto al Ejército.

Lo que no se puede pensar es que una Marina que forzosamente habría de encontrarse en una base (en la que probablemente quedaría encerrada, como virtualmente le sucedió a la Flota de Alta Mar), dispusiera de unidades aéreas encargadas de la exploración en zonas ajenas a su presencia y que no reportaría utilidad alguna para el desarrollo de sus operaciones, siendo en cambio de tanto interés para la defensa aérea de aquella zona, y lo que sería absurdo es que un almirante que estuviera protegiendo un convoy de Valencia a Baleares tuviera la responsabilidad y el mando de las fuerzas aéreas que se opusieran a los ataques enemigos que se intentaran desde el litoral de Cádiz o del Cantábrico, o que éstas dependiesen de los elementos navales encargados de mantener en aquellos mares obstrucciones pasivas si las hubiere.

La necesidad para la Defensa Aérea de la caza y la exploración está reconocida en todos los textos; su carácter es esencialmente aéreo, porque aéreo será el enemigo más frecuente; puede admitirse la dependencia de los mandos terrestres y navales de los elementos que se des-

tacasen en sectores donde la acción de las fuerzas de superficie fuese principal; podría volverse atrás (como los cangrejos) y hacer permanente esa dependencia, dividiendo en dos la Defensa Aérea, una al servicio del Ejército y otra al de la Marina—entonces tendría razón de ser el concepto de Aeromarina—, cometiendo una equivocación; pero lo que sería absurdo sería separar la exploración de la caza y someterla a mandos distintos: descubrir y recibir unos elementos con su mando al enemigo y pasárselo después a otro con mando tan diverso, está fuera del enlace y cooperación que debe presidir cualquier hecho táctico. Tendría gracia que la única fuerza militar que no necesitara de la exploración aérea fuera la Aviación, o que ésta se la hicieran unidades del Ejército o de la Marina.

Atenerse a que cuando viniesen buques todo fuera naval y cuando vinieran aviones todo fuera aéreo es absurdo también, porque entonces habría que tener un doble equipo de aviones y buques tripulado por marinos para el primer caso y tripulado por aviadores para el segundo, y tan raro como parecería ver buques tripulados por aviadores debería parecer ver aviones tripulados por marinos. La Defensa Aérea es única y, como hemos dicho, en campaña podría destacar en apoyo de las fuerzas de superficie elementos que quedasen bajo el mando de esas fuerzas; pero en tiempo de paz ha de formar un conjunto con un despliegue que responda al máximo posible de necesidades estratégicas. Apoyos que no pueden negarse, pretendiendo realizar las fuerzas de superficie todas las misiones con sus elementos aéreos de cooperación, porque sería negar la existencia de una Aviación independiente o descontar la posibilidad de que ésta colaborase con aquéllos, reforzando la acción de sus elementos aéreos. Ejemplos de esa colaboración pueden encontrarse en la *Memoria del viaje de E. M. al Priorato*, publicado por el Estado Mayor Central.

Cooperación naval

El teniente de navío Alvarez Ossorio, la define así: «La Aviación auxiliar naval es la destinada a cooperar con la Marina de guerra en las mismas misiones a ésta encomendadas y proporcionarla este brazo aéreo de defensa y ataque» (pág. 203). Completamente conforme con esa definición, pero claro es que no concebimos que sea más que para *auxiliarla*, no para *suplirla*, «cooperando con ella en íntima fusión» (pág. 204), «destinadas a operar coordinadamente con ella y en su mismo campo de acción» (pág. 207), condiciones que no se cumplen cuando los buques están en su base y los aviones vuelan a más de 100 millas de distancia. Lo dice así hablando de las dificultades de llevar embarcada esta Aviación. «Este problema se resolvería trasladando la Aviación naval—la que debiera ir con la escuadra, proveyendo a su defensa y dándole el medio aéreo de agresión— a las costas, desempeñando el doble papel de Aviación de escuadra y de defensa costera; ya veremos la posibilidad de realizar esto». Ahí queda claramente definida la diferencia entre la Aviación de escuadra (Cooperación naval) y la

defensa costera (Defensa Aérea) y comprendiendo las razones que acertadamente expone para que la que debía ser Aviación embarcada tenga su base en la costa, ya hemos razonado sobre la no conveniencia táctica y orgánica de confundir una y otra Aviación.

Respecto a la composición de la Aviación de Cooperación naval, estoy conforme con las necesidades que expone: exploración y bombardeo, torpedeo y combate; los primeros indudablemente habrían de ser hidros por exigirlo así la continuidad de la misión de exploración; los otros, cuyo vuelo sobre el mar sería menos frecuente, podrían ser de ruedas, contando con la posibilidad actual de que tuvieran suficiente radio de acción para partir de la costa (1); con esta solución se salvaban las dificultades del transporte embarcado de aviones que tan justificadamente realza. Para las necesidades de nuestra Marina (y guardando la relación con las otras necesidades aéreas), bastaría un conjunto de tres a seis escuadrillas según las disponibilidades presupuestarias; para la defensa aérea de las bases navales hay que contar con su defensa fija de artillería, reforzando aquella en que se polarizase la guerra con unidades aéreas de la D. C. A.

Comparando la Aviación de Cooperación naval con la Defensa Aérea, se ve que en una y otra debe haber aviones e hidros con características similares que podrían o deberían ser idénticas (los mismos aviones torpederos deberían tener características muy parecidas a las de los aviones de cooperación estratégica del Ejército); pero si se pretendiera atribuir la exclusiva a unos u otros del uso de cualquiera de esos elementos *aéreos*, parece natural que fuera a la Aeronáutica. Consideramos equivocada la aplicación que hace del principio de la economía de fuerzas; la unificación consistiría en que todos los aviones dependieran de la Aeronáutica; ya hemos razonado que sería absurdo que estando la escuadra en Cartagena, tuviera su almirante el mando y la responsabilidad de la defensa aérea del Cantábrico; o que la tuviera el Ministerio de Marina en lugar de tenerla el del Aire.

No cabe duda que doctrinalmente toda la Aeronáutica debe estar tripulada por personal aéreo y que fácilmente podría tener ésta especialistas en Cooperación naval o terrestre que les dieran la máxima eficacia; el comandante Longoria ha demostrado cumplidamente, que la cooperación naval es más sencilla que la terrestre, pero si predominara el espíritu tradicional del Cuerpo General de la Armada y no se llegara a la unificación integral de la Aeronáutica, su Estado Mayor al organizar sus fuerzas aéreas de cooperación habría de tener en cuenta las existentes en Aeronáutica y el apoyo que les podrían prestar; ya que no se discute que la determinación de las características de los aviones, así como la organización general de la infraestructura para que formara un conjunto que atendiera a todas las necesidades, se hiciera de acuerdo con la Aeronáutica, y que el personal de Marina viniera a las Escuelas de Aviación, porque como él dice:

(1) Tiene razón para afirmar que España no necesita portaviones; Italia hasta ahora, a pesar de su potente flota de acorazados, así lo hace. El capitán de corbeta Suances supone su necesidad, sin duda porque no aprecia el valor de las características actuales de los aviones.

«mientras más aviador sea el piloto y más marino sea el observador, mejor se utilizará el arma aérea por aquí y su utilidad naval en la exploración por éste». En ese caso la economía de fuerzas consistiría en que, disponiendo cada mando de las suyas, *cuenta con el eventual y posible refuerzo de las unidades del otro*; lo que no es admisible, es que la Marina intente absorber misiones genuinamente aéreas.

Bases aéreas

La infraestructura de la Aviación cada vez se desliga más de las unidades para no restarles movilidad. En general encontramos acertado el estudio que hace de las necesidades que siente la Aviación de Cooperación naval, análogas a las de la Defensa Aérea y, particularmente, los razonamientos respecto al carácter de la base de San Javier. Un estudio al detalle que se hiciera de este problema habría de hacerse teniendo en cuenta todas las necesidades de todas las ramas aéreas para evitar duplicidades innecesarias, aunque teniendo muy en cuenta las conveniencias de la diseminación para reducir los efectos de los ataques aéreos enemigos y aceptando como tope para la capacidad de un aeródromo, aquella necesaria para los servicios de una escuadra.

Dos casos prácticos

Vamos a examinar los que cita el articulista, ateniéndonos a sus ideas tácticas, para comprobar que con la organización que suponemos quedarían debidamente atendidas las necesidades de la Defensa Aérea y de la Cooperación con la escuadra, sin desatender el principio de la economía de fuerzas, ni producir interferencia entre sus mandos durante la realización de la operación.

Convoy a Baleares: «Un convoy de barcos mercantes navega de Valencia a Baleares, protegido por cruceros y destructores. La fuerza enemiga que atacase este convoy habría de atravesar las líneas Barcelona - Baleares o Baleares - Cartagena. Luego se precisaría una exploración avanzada en estas dos líneas, ejercida por exploradores aéreos, a una distancia tal en la dirección que se presume el ataque que una vez dada la alarma por la radio a las bases costeras, que serían en este caso Barcelona, Valencia, Baleares y Cartagena, es decir, las más próximas de éstas a la situación actual del convoy, pudiesen concentrar sus fuerzas sobre éste próximamente al tiempo que el enemigo pudiese encontrarle.» «En este mismo caso, podrían reservarse las fuerzas aéreas de Barcelona y Cartagena por si el enemigo tratase sólo de realizar un amago sobre el convoy para desviar la atención sobre él y poder ejecutar un ataque a fondo sobre Barcelona o la base naval de Cartagena.»

Claramente se ve que la exploración avanzada podría y habría de atender a la vez al alerta de las fuerzas aéreas destinadas a la protección del convoy y a las de la Defensa Aérea de Barcelona y Cartagena u otros objetivos posibles de la zona, como Valencia o Baleares.

No discutimos que embarcada, o con bases sobre la

costa, haya unidades aéreas de Cooperación naval, destinadas a la protección del convoy: exploración inmediata (descubrimiento de armas submarinas) y ataque de las unidades enemigas (torpedeo y combate); pero las otras, las de exploración aérea lejana, ¿por qué afectarlas a fuerzas que operan en otro elemento (el mar) que sólo circunstancialmente necesitarán de ellas, acaso para cubrirse de una finta, restándolas de las fuerzas que operan en su mismo elemento y a quienes han de servir con carácter permanente para prevenirles de ataques que pueden ser a fondo como él mismo admite?

Ataque de una fuerza naval enemiga: «Una flota enemiga se aproxima con sus portaviones. Una vez descubierta por los exploradores aéreos y dado el alerta por éstos, saldrán las fuerzas aéreas de las bases más cercanas a batirla; el arma que emplearemos contra ella será la aviación torpedera — considerada el arma aérea más eficaz contra los barcos (1) —; éstos serán acompañados y protegidos por los caza, con el doble objeto de protegerlos contra la Aviación antiaérea de la flota enemiga que se habría desplegado en vuelo al ser descubierta y para favorecer el ataque de los aviones torpederos», realizándolo en la forma que él describe. «Pero supongamos que la escuadra enemiga consiga alcanzar una posición favorable para lanzar el total de sus aviones; una vez éstos se acerquen a la costa o vuelen sobre ella, ya no subsiste más que un problema aéreo: el empleo de los caza de la Defensa Aérea para batir al enemigo aéreo. Aquí ya no hay problema naval ni se precisan más conocimientos que los del combate aéreo; aquí es útil y necesaria la defensa antiaérea análoga al resto del territorio nacional. Conseguimos, además, con esta solución, un mejor rendimiento de las escuadrillas de caza navales, que no tendrán más que atender a la guerra naval, que es donde su personal naval dará un máximo rendimiento, y no se desvía de su peculiar cometido de defensa antiaérea a la caza del Ministerio del Aire, porque lo mismo es atender el ataque aéreo a una población del interior o centro costero.»

Estamos bastante conformes; pero si la escuadra no había de participar, nos parece que desde el principio se trataba de un problema aéreo que competía resolver a un Mando aéreo también, en el que, hubiese o no lanzado sus aviones la escuadra enemiga, podría utilizarse la participación de la Aviación de Cooperación naval para realizar antes o después las misiones que le asigna en el párrafo que copiamos y esté tripulada por aviadores especializados en la Cooperación naval o marinos, sobre cuya conveniencia o posibilidad ya nos hemos pronunciado.

Pero aún se puede admitir que se tratase de una escuadra en que predominasen fuerzas sutiles en número que hiciera posible que fuesen atacadas por las nuestras, a reserva de no entablar combate con alguna unidad acoirazada que pudiera prestarles apoyo, y en ese caso sería muy natural que la dirección de la operación recayese en el Almirante de la escuadra, teniendo a sus órdenes los

(1) Nuestra opinión sobre la eficacia del bombardeo es intermedia de la que da en las páginas 222-23 y 370-71; no tenemos preferencia por éste ni por el torpedo; creemos que se complementan, y que una escuadra amenazada de una acción conjunta de los dos tipos de aviones con tripulaciones decididas, lo tendría muy en cuenta en sus maniobras.

hidros de la Aeronáutica que pudiesen concurrir, obediendo instrucciones anteriores dictadas por el Mando Supremo de todas las fuerzas militares.

En ambos casos y sin duplicidad de equipos (aéreos para unos casos y navales para otros) ni de mandos en el curso del hecho táctico, se había opuesto al enemigo la totalidad de las fuerzas que pudieran concurrir: en uno, las escuadrillas de Cooperación naval colaboraban con las de Aeronáutica; en el otro, las de Aeronáutica colaboraban con la escuadra reforzando la acción de las escuadrillas de Cooperación naval.

No hablo del dominio del mar ni del aire porque no creo que España lo pudiera conseguir. Creo demasiado absoluto afirmar, como hace el teniente de navío Alvarez Ossorio, que «el dominio del aire sobre el mar es subsidiario del dominio del mar» y «fuerzas operando desde el aire, pero subsidiarias siempre del dominio del mar ejercido por ella», lo que sí afirmo es que la navegación en el triángulo Barcelona, Baleares, Cartagena sería subsidiaria de nuestra potencia aérea más que de la naval. Así lo da a entender el capitán de corbeta Suanes: «En lo anterior se ha supuesto que las naves aéreas partían de un portaviones porque se operaba lejos de las costas; si no es así no hay duda de que la Aviación puede operar sin dominio del mar; pero se comprende que es fácil desviar el tráfico. Solamente en parajes y circunstancias excepcionales creemos nosotros se puede llevar a cabo una acción eficaz (Estrecho de Gibraltar, cuenca occidental del Mediterráneo).» Que serán precisamente los problemas que nosotros podremos resolver.

El mismo teniente de navío Álvarez Ossorio, lo recela en la página 215:

«1.º Será muy difícil, si no imposible, ejercer en una guerra futura el empleo de los cruceros rápidos en ataque al comercio, sobre todo lejos de sus bases, por la facilidad de ser localizado rápidamente.»

«4.º Que las navegaciones de las escuadras tendrán como nueva limitación el sector comprendido por el radio de acción de las bases costeras» (en la conclusión anterior se viene refiriendo a las fuerzas aéreas).

Y sería de celebrar que estas restricciones que impondrán la Aviación y los sumergibles al libre ejercicio del dominio del mar por las flotas de superficie, quedara claramente establecido, porque cuanto se condicione en España, al dominio del mar o a la creencia de que «la guerra naval la decidirá, ahora como siempre, la flota» (página 388), encaminando en ese sentido el principal esfuerzo en lugar de hacerlo hacia los sumergibles y fuerzas aéreas, resultará poco fecundo.

Hay que romper la rutina y mirar de frente a los hechos nuevos producidos por la aparición de las armas modernas. La guerra pasada pudieron perderla los aliados por no dar la debida importancia a la acción de los sumergibles; pudieron ganarla los Imperios centrales si la hubiesen valorizado en toda su amplitud y hubieran dispuesto de más unidades empleadas con mayor intensidad. Sería funesto que en el porvenir se padeciesen análogas equivocaciones y fuéramos nosotros los que pagáramos las consecuencias.