

Algo sobre un principio de Estrategia⁽¹⁾

ECONOMÍA DE FUERZAS EN AERONÁUTICA

Por D. ARTURO DEL AGUA GUELL

Comandante de Estado Mayor

ENTRE las funciones que incumben al jefe, en el aspecto táctico figuran, como dice nuestra «Doctrina para el empleo táctico de las Armas y Servicios», la de «Concepción de la operación», y en ella, a pesar de las nuevas modalidades que las modernas armas han introducido en el combate, siguen imperando, por lo que respecta a las operaciones, los principios permanentes e inmutables, o sea los grandes principios fundamentales del Arte de la Guerra: «Voluntad de vencer», «acción de conjunto» y «sorpresa».

Son también permanentes e inmutables otros principios afines con los anteriores, tales como «libertad de acción», «seguridad», «conservación del contacto», «aprovechamiento del éxito», «movilidad» y «economía de fuerzas», cuyo valor se deriva de su relación y armonía con los fundamentales.

Son evidentes las relaciones que existen, como antes hemos apuntado, entre los principios de economía de fuerzas, movilidad y concentración, y si admitimos que todos los principios de la guerra son de una familia, hay que convenir en que los tres indicados son de la misma especie.

No perderemos de vista que en las operaciones no todos los principios se pueden aplicar en toda su integridad; hay que tomar de unos y de otros. No se pueden estudiar y aplicar rígidamente como leyes, sino como principios que son.

Al último principio citado, o sea al de «Economía de fuerzas y de división de trabajo», es al que vamos a referirnos.

Es un principio que el jefe debe aplicar, como todos los principios, mediante un conocimiento completo de la situación y una percepción rápida de todas las posibilidades.

Según unos, consiste en no aplicar a cada cometido sino lo preciso para el «fin» y en relación con los «medios»; evitar toda disgregación de fuerza y de medios no indispensables.

Según otros, dicho principio no es más que la aplicación del proverbio tan conocido «no hay que correr dos liebres al mismo tiempo».

La economía de fuerzas consiste en distribuirlas según el fin que se persiga, calculándolas ampliamente para el fin principal, que debe ser único, y con parsimonia para los fines secundarios. Conviene, por tanto:

Distinguir cuál es el objetivo principal, que nunca ha de perderse de vista, y cuáles los objetivos secundarios.

Hecho esto, calcular las fuerzas llegando hasta tolerar fracasos en los objetivos secundarios, a condición, naturalmente, de que estos fracasos no comprometan el éxito en la parte del objetivo principal.

En el detalle de las operaciones no debe prepararse simultáneamente el ataque a dos objetivos o a dos posiciones que se encuentren una a retaguardia de la otra. La economía de fuerzas implica sucesión de esfuerzos, cada uno de ellos todo lo potente que sea posible. Economizar quiere decir etimológicamente «disponer», no «ahorrar».

La economía de fuerzas requiere juicio, valor y moral.

Comparados con los principios de la reunión y de la economía de fuerzas, los demás tienen una importancia secundaria. Su aplicación debe hacerse a costa de toda clase de sacrificios. Su adaptación, justa y precisa a una situación dada, constituye el arte del Alto Mando.

Las anteriores ideas se han aplicado comúnmente a la estrategia terrestre y vamos a esbozar la manera de referirlas a la estrategia aérea.

Este estudio tiene dos aspectos, a nuestro juicio, y en este orden: uno, el que se refiere a la aplicación del principio *en tierra*, cuando se trata de darle realidad al planear una organización aérea y los detalles de la administración derivada de su desarrollo, y otro *en el aire*,

(1) Véase el artículo publicado en el número de agosto de la *Revista de Estudios Militares* con el mismo título y con el subtítulo de «Movilidad en Aeronáutica».

cuando el cumplimiento de las distintas misiones de la Aviación se quiere lograr con el mínimo gasto y esfuerzo, aplicando también el principio de economía de fuerzas.

Nos referiremos, por ahora, al segundo aspecto de los citados, pues el primero será objeto de otro trabajo.

Aviación

En seguida se nos alcanza que no es lo mismo aplicar el principio de economía de fuerzas a vuelos de pequeña que a los de gran importancia, y aun dentro de los últimos, no será lo mismo hacerlo en las distintas misiones de reconocimiento de zonas del interior o de costas, cruceros ofensivos y defensivos o misiones de reconocimiento y vigilancia de objetivos, tiro de Artillería, etc.

Vuelos de pequeña importancia

Hay que calcular la organización necesaria en personal, reservas, número de aparatos necesarios, reserva de los mismos y toda clase de gastos de material complementario, etc.

No es ajeno al asunto el estudio de los transportes, que deben ser fáciles y económicos para coadyuvar al fin que se persiga.

Debe llegarse en esto a batir un verdadero record, es decir, dilucidar quién ha logrado desempeñar con el mismo éxito igual misión con el mínimo gasto y esfuerzo.

Es una verdadera práctica la de calcular los mínimos presupuestos de vuelo para la ejecución de unas maniobras en un tiempo y en una zona determinada por un número de aparatos también calculado con anterioridad, y a todo debe preceder un estudio detallado del transporte económico y seguro por tierra de personal, material, víveres, combustibles y lubricantes, material de campamento, etc., teniendo buen cuidado de no mandar más que lo verdaderamente necesario, pues así se evitarán los gastos de transporte de regreso del material sobrante.

La aplicación del principio no debe evitar que se vuele por dondequiera que sea y en todas las ocasiones posibles para deducir experiencias.

Vuelos de gran importancia

No hay que olvidar que la guerra nacional es un asunto del Estado y que las fuerzas aéreas son sólo una parte de las que intervienen en la guerra.

El principio que estudiamos es una cuestión de espacio y de tiempo; de conocimiento y de juicio.

En los bombardeos, a veces se arrojan 20 ó 30 bombas donde bastarían dos o tres por no conocer bien el objetivo, y entonces no se practica el principio de economía; sería curioso hacer un estudio de la eficacia de aquéllos para deducir la de las escuadras de bombardeo.

De la misma manera que en la guerra marítima se calculan antes los barcos necesarios para una campaña determinada y se prepara el personal, material, equipos, etc., así se deberán hacer ensayos en las Armadas Aéreas; preparativos para el vuelo colectivo a grandes distancias a estilo de los que ejecuta la Armada Aérea italiana a las órdenes de Italo Balbo, pero a nuestro modesto juicio, no en plan de record, sino siempre con un objetivo estraté-

gico o táctico determinado. Los pilotos deben conocer perfectamente las comarcas sobre las que se llevarán los probables teatros de operaciones. Tanto más valdrá una Armada Aérea cuantas más horas de vuelo lleve hechas eficazmente sobre teatros posibles de guerra aérea.

Ligado con lo anterior está la repartición de las Bases aéreas en el territorio nacional para atender, con la actuación de las fuerzas de aquéllas, a los distintos frentes aéreos que en caso de guerra se nos pueden presentar.

No pretendemos hacer un estudio detallado del asunto que de manera tan esencial está ligado con la estrategia aérea, pero sí esbozar las razones que seguramente se tuvieron al hacer la actual distribución de fuerzas aéreas, hechas más teniendo en cuenta la situación de nuestro Ejército terrestre (cabeceras de divisiones, etc.), zonas industriales y buenos campos, que concebida desde el punto de vista del conjunto de la guerra aérea posible en nuestro país y de su defensa aérea. Es decir, que los frentes aéreos a considerar más adelante, son más bien aero-terrestres (permítasenos la frase) por su paralelismo con las fronteras y zonas marítimas. Obsérvese también que, cuando hablamos de puntos geográficos, extremos y frentes, no lo son en el aspecto geométrico, sino en el de zonas geográficas aéreas.

Cuatro frentes aéreos pueden distinguirse a nuestro juicio (y con las salvedades hechas) en la Península Ibérica y Marruecos.

Nordeste.—Sobre los Pirineos franco-españoles. Está atendido por la 3.^a Escuadra de Aviación, que tiene localizado un grupo de caza (el 13) en Barcelona y uno de reconocimiento (el 23) en Logroño. Holgamos considerar la extensión del frente, sin centro aéreo guarnecido (zona de Zaragoza), que pudiera servir de enlace para asegurar la defensa de una población tan importante como Barcelona, aeródromo de El Prat de Llobregat, la comarca industrial de dicho río, Zaragoza con sus canales y Canfranc.

Norte.—Cantábrico. Para el caso de una agresión aérea procedente de alguna potencia del Norte europeo.

No tenemos más fuerza aérea que la del grupo 21 (León) y la ya citada del grupo 23 (Logroño), que podría enlazar este frente aéreo con el anterior para defender los accesos por Irún y las importantísimas zonas industriales de las Vascongadas y Asturias, aunque por su clima lo están algo de los ataques aéreos, que para ser eficaces necesitan de gran visibilidad sobre las zonas a ofender, circunstancia que no suele concurrir en las citadas.

No seguimos adelante sin añadir a las salvedades citadas, para la aceptación de los frentes aéreos que examinamos, la de considerar a las fuerzas aéreas situadas en los mismos como de cooperación con las terrestres desplegadas en dichos frentes, pues no se nos oculta que una Armada Aérea encargada de la defensa de la Nación, no aceptaría dichos frentes para delimitar su actuación y la de que admitamos la posibilidad de defender de ataques aéreos a una zona terrestre que cuente también con una buena organización de D. C. A.

Oeste.—Portugal. Para la eventualidad de una guerra con dicha nación, sola o apoyada por alguna potencia marítima o continental (caso este último poco probable).

Podría atender la parte Norte de este frente el mismo grupo anterior (el 21 de León), aunque mejor lo harían fuerzas aéreas emplazadas en El Ferrol, que, a la vez, defenderían dicha importantísima base naval con sus defensas artilleras de La Coruña. El grupo mencionado serviría de enlace con el frente del Norte. Los grupos de Getafe (el 2.º de caza y el 31 de reconocimiento estratégico) podrían desplegar en el centro de este frente, que nos parece algo retrasado, si es que esto puede admitirse dado el radio de acción de los aviones corrientes, y más con los últimamente citados, pues en caso afirmativo, y pensando siempre en la Aviación de cooperación, mejor situados estarían en aerodromos de Cáceres o Badajoz. El extremo Sur correspondería a la base aérea de Sevilla.

Mediterráneo. — (Este y Sur.) Para el caso de un conflicto en dicho mar, provocado por Francia o Italia, o por ambas a la vez, habida cuenta de la situación de las Islas Baleares.

En el extremo Norte tenemos el grupo 13 de caza, ya citado, en Barcelona, que, además de atender a dicho fin, podría enlazar con el frente Norte (Pirineos), y en el extremo Sur (Estrecho de Gibraltar, enlace de Mediterráneo y Atlántico y base de Inglaterra en el Peñón) tenemos la segunda escuadra íntegra, con los grupos 22 de reconocimiento y el 12 de caza.

Es una zona aérea demasiado extensa y sin enlace en el centro (entre Barcelona y Cádiz) para ser atendido debidamente por tres grupos de Aviación solamente, pues el grupo de hidros de Los Alcázares tendría que ser destinado a misiones especiales en el Mediterráneo (Islas Baleares, principalmente) y de enlace con Africa.

En el frente Mediterráneo podemos considerar englobado el de las fuerzas aéreas de Africa, que podrían actuar con sus aparatos terrestres con los de los grupos de Sevilla y Barcelona y con su grupo de hidros del Atalayón en misiones especiales, análogas a las que se asignaran al de Los Alcázares.

El ligero esbozo anterior nos hace ver la necesidad de que nuestras escuadras hagan vuelos, con un objetivo estratégico o táctico determinado, sobre los posibles teatros de operaciones, que sirvan para que nuestros pilotos tengan un completo conocimiento de las zonas sobrevoladas (Francia, Portugal y costa Oeste africana), y a la vez para elevar más, si cabe, el nivel de instrucción de nuestras fuerzas aéreas, como ya se ha perseguido recientemente con la ejecución de unos supuestos tácticos en Africa con la intervención de las fuerzas de dicho territorio y las de la mayoría de las escuadras peninsulares.

Reanudando el hilo de nuestro tema inicial, veamos la aplicación del principio de economía de fuerzas en las distintas misiones (en algunas) que a los aparatos aéreos se pueden asignar.

Reconocimiento de una zona de costas. — Tanto si es triangular, como sensiblemente cuadrangular, lo primero que habrá que hacer es dividirla y delimitar la parte a reconocer por cada aparato, calculando el mínimo de éstos a emplear y el mínimo de salidas. Uno de los mejores sistemas es que un aparato o los necesarios recorra el perímetro en una zona de equis kilómetros y el otro reco-

rra el resto, es decir, designar aparatos de periferia y aparatos de centro.

Crucero ofensivo. — Hay que calcular el mínimo gasto para el vuelo de ida, el tiempo de bombardeo y el regreso. El número de aparatos depende de la misión, y su empleo de las características de su radio de acción, o sea de su autonomía, impuestas por la distancia de la zona a ofender, su extensión, sus condiciones defensivas, actuación de D. C. A., etc., circunstancias que permitirán calcular el número de aparatos y gastos de gasolina, aceite, bombas, placas fotográficas, material de guerra química, etcétera, a efectuar en dicha misión, y, por tanto, el cálculo inicial de previsión y el de economía de fuerzas aéreas para el desempeño de otras misiones.

Misiones de vigilancia y de reconocimiento de objetivos. — Depende, como siempre, de las condiciones de la zona a vigilar, su lejanía a los aerodromos de salida, y, sobre todo, del tiempo que se obligue a los aparatos a estar vigilando; pero no cabe duda que una buena repartición de la zona y de los objetivos asignados, producirá la consiguiente economía de aparatos, y, por tanto, de la economía total de fuerzas. Lo mismo puede decirse respecto de la misión de reconocimiento y de la observación de tiro de artillería, que dependerá de lo que dure el tiro, del número de baterías que estén disparando y del de objetivos a observar.

Aerostación

Advertiremos que, lo mismo que en Aviación, el principio examinado no tiene la extensión del que se aplica en tierra, pues la economía de fuerzas en el aire se entiende orientada en el sentido de lanzar a la atmósfera el mínimo de aparatos con el mínimo de tripulaciones indispensables para el logro de un fin estratégico o táctico.

De esta manera hay que reducir al menor número posible los globos cautivos que estén en un frente determinado para el cumplimiento de las distintas misiones de vigilancia general, enlace y de observación de tiro de artillería de campaña que se les encomienden.

Lo reglamentario es que exista un globo por División y otro de Cuerpo de Ejército para la misión de observación del tiro de la artillería pesada, pero esto no es invariable, pues en determinados momentos del combate puede economizarse la estancia en el aire del último globo citado, bien por no tener que observar dicho tiro, bien porque el globo divisionario pueda por su situación u otras circunstancias encargarse de la mencionada misión. Con el largo alcance de la actual artillería pesada, la posición y la zona de asentamientos asignada al globo dudamos que desde éste pueda observarse dicho tiro, por lo que quizá haya que reservar al avión dicha misión.

El reparto de misiones divisionarias tampoco debe ser rígido, ya que siendo el sector normal de observación de cada globo la zona de acción de su División, puede también eventualmente observar en los inmediatos, y tanto en este caso como en los de poca intensidad combatiente, podrá prescindirse de la actuación de algún globo divisionario.

La economía de las fuerzas aerosteras se logrará seguramente con una lógica repartición de misiones, no asig-

nando nunca a Aerostación las observaciones que puedan hacerse desde tierra; no encomendar al globo la observación de objetivos que no pueda hacerlo con exactitud, y para los que la observación verdad deba hacerse con avión, y en los dos casos repercute el principio de economía de fuerzas exclusivamente en beneficio de la Aerostación y el segundo en perjuicio de Aviación, pero la resultante final será que se habrá logrado la economía general aeronáutica que preconizamos.

En el caso de observación múltiple, o sea cuando se precisan dos o tres globos para el tiro de baterías de gran alcance, está más indicado que nunca hacer dichas observaciones con avión, y así se logrará también una gran economía de fuerzas en Aerostación con un mejor y mayor rendimiento de la Aeronáutica en general.

Si en la guerra futura se demuestra, como hemos dicho en otros artículos, que al globo cautivo no le estarán reservadas más misiones que las de enlace con tropas propias y observación de la zona de retaguardia, porque, como hemos dicho, los grandes alcances de la artillería actual no pueda seguir en la zona de asentamientos normal que se le asignó en la Gran Guerra y, por tanto, no pueda observar el tiro de las propias baterías pesadas por estar el globo situado a gran distancia de los objetivos de observación, la economía de Aerostación habrá llegado al

máximo, pues bastará con tener en las unidades aerosteras divisionarias los globos precisos para el cumplimiento de las dos misiones indicadas y se podrá, por tanto, prescindir de los globos de Cuerpo de Ejército.

La economía en las tripulaciones, que es donde tiene su verdadera aplicación la economía de personal, se logrará haciendo que sólo haya un observador en la barquilla y que en el pie de globo exista la tropa indispensable para las maniobras de ascenso y descenso del globo, y caso necesario la que haga falta para trasladar su pie de ascensión.

Terminaremos haciendo notar que en Aerostación el principio de economía de fuerzas resulta aplicado por su misma organización, pues seguramente que no hay en el Ejército un servicio tan reducido en personal y material como el de una unidad aerostera que por sí sola baste a desempeñar la misión de observación para toda una División con sus grandes efectivos y sus copiosas existencias de material, armamento, municiones, etc., es decir, que con un capitán de unidad, cuatro tenientes, cuatro observadores, cien individuos de tropa, dos globos cautivos, material complementario y unos veinte coches automóviles aproximadamente hay bastante, en el aspecto de la observación aerostera, para el cumplimiento de misión tan importante en beneficio de una gran unidad como la División.

ESPAÑA DESDE EL AIRE



Una vista aérea de la catedral de León.