



## Mando Aéreo

Por MANUEL BENGOCHEA MENCHACA

Teniente Coronel del Arma de Aviación.

Diplomado de E. M.

(Segundo premio del tema de Arte Militar Aéreo, de nuestro V Concurso de Artículos.)

### Generalidades.

Mucho se ha escrito, y poco nuevo puede añadirse, sobre las cualidades físicas, intelectuales y morales que deben adornar al jefe de una fuerza militar. Pero por ser escritos de cierta antigüedad, algunos anteriores al empleo del avión como elemento bélico, y otros, aunque posteriores a dicho acontecimiento, de fechas en las que todavía la Aviación no había alcanzado un apreciable des-

arrollo, reflejan más bien la figura del jefe de fuerzas militares de tierra o mar, en los que probablemente pensaron los autores de dichos escritos al concebirlos.

Por ello estimamos conveniente especializar en el tema, tratando exclusivamente del jefe de fuerzas aéreas, que si bien ha de poseer todas las cualidades necesarias a los mandos de superficie, debe detentar algunas de ellas en su más alto grado. Quizá esto

pueda parecer que supone menosprecio hacia las funciones de los mandos de tierra y mar, por lo que, antes de continuar, procuraremos desvanecer tal suposición.

Los mandos de los tres Ejércitos han de poseer análogas condiciones, ya que si existen algunas aplicables al jefe de una fuerza militar, fuerzas militares son las que tienen a sus órdenes, se trate de un mando terrestre, naval o aéreo. Y ello sin hablar de más altos escalones del mando, en que el jefe tiene, subordinadas, fuerzas de los tres Ejércitos, como ha ocurrido en las últimas guerras y ocurrirá en todas las futuras, al no ser posible la acción de conjunto de las fuerzas militares de un país, o simplemente de un teatro de operaciones, sin un mando único. Este podrá estar personificado en un jefe de cualquiera de los tres ejércitos, pero ejercerá el mando del conjunto, en todo caso, a través de los comandantes de las fuerzas de Aire, Mar y Tierra. Y si esto es así, y es cierto igualmente que las cualidades del jefe, a excepción de las físicas, deben ir siendo superiores a medida que asciende en el ejercicio del mando, el de cualquier fuerza combinada habrá de poseerlas en igual grado al menos que sus subordinados, cualquiera que sea el Ejército a que éstos pertenezcan.

Aclarada la cuestión, comenzaremos por exponer las cualidades que ha de reunir el jefe en términos generales, para continuar con la selección de las que juzgamos más convenientes al jefe de fuerzas aéreas y terminar refiriéndonos a una específica del Ejército del Aire, como es la aptitud para el vuelo.

### **Cualidades del Jefe.**

Las cualidades básicas que, según los críticos militares, ha de reunir el jefe de toda fuerza militar, son: *Valor, inteligencia, resolución, iniciativa y preparación.*

Todas estas facultades, formando un conjunto armónico, deben acompañar al Mando, cualquiera que sea su jerarquía, si bien predominarán unas u otras según sea ésta más o menos elevada. El valor, por ejemplo, es la presencia de ánimo del individuo ante el peligro personal o el sentido de la responsabilidad. El primero es más propio de los empleos inferiores; el segundo, más necesario a los altos mandos. Pero unos y otros han

de poseer, bien sea en distinta escala, tanto el valor físico como el moral, ya que ambos son necesarios en la guerra, acto de máxima violencia.

Inteligencia; pues al ser la guerra el reino de la incertidumbre, casi todas las cosas en que se basan las acciones bélicas permanecen envueltas en una espesa niebla. Es, por tanto, indispensable un entendimiento claro y penetrante para percibir, por tenue que sea, la luz que conduzca a la verdad.

Resolución; para vencer cualquier estado de duda, y, una vez adoptada la decisión, obrar con la firmeza suficiente para llevarla a feliz término, o para modificarla si las circunstancias lo requieren, ya que en la guerra se presentan con frecuencia las cosas de una manera distinta a como se las esperaba.

Iniciativa; en su doble aspecto de iniciativa con relación al enemigo y de autonomía en la decisión con respecto a las órdenes recibidas. La última, naturalmente, dentro de la unidad de doctrina necesaria para salvaguardar la acción de conjunto.

Preparación; especialmente en cuanto al arte militar se refiere, puesto que el jefe debe prepararse, en primer término, para actuar en el campo de batalla. Sin embargo, hoy día, en que la guerra es total y la técnica desempeña papel primordial para la consecución de la victoria, el Alto Mando ha de poseer amplios conocimientos en otros aspectos de la cultura, como son el económico, el político, el técnico y el social.

Además de las anteriores cualidades, unas innatas y otras susceptibles de perfeccionamiento por el estudio o la experiencia, existen otras como el don de gentes, la suerte, el carácter, la prestancia física, el sentido de justicia, etc., cuya reunión en un jefe perfilan su personalidad y contribuyen a su prestigio.

Otros autores señalan la conveniencia de que el jefe sea íntegro, moderado, fiel a su palabra, afable, ingenioso y humano. Y no terminaríamos la relación de condiciones aplicables al mismo, ya que lógicamente todas las cualidades positivas son tan convenientes para el ejercicio del mando como no lo son las negativas.

**Los medios.**

Las cualidades de un jefe militar no deben considerarse en abstracto. Este maneja en la batalla hombres y máquinas, por lo que las facultades de aquél han de estar en relación con las características de los medios que ha de utilizar. Según sean éstas, el Mando necesitará poseer en mayor grado unas u otras condiciones; razón por la cual decíamos al principio que los mandos aéreos deben detentar algunas en su más alto exponente, de igual manera que llegaríamos a otras conclusiones si tratáramos de mandos terrestres o navales.

Las principales características positivas de las fuerzas aéreas, son: universalidad, flexibilidad y rapidez de actuación. Mediante la primera, la Aviación puede atacar indistintamente objetivos situados en tierra, mar o aire. La flexibilidad de los medios aéreos permite utilizar un mismo tipo de avión en múltiples misiones. Su rapidez de actuación facilita la concentración y hace posible la reiteración de acciones en muy cortos períodos, o el ataque a distintos objetivos situados a gran distancia unos de otros.

**Mando Aéreo.**

El correcto empleo de unos medios de tan grandes posibilidades, exige excepcionales cualidades. A continuación mencionamos las que, a nuestro juicio, debe poseer en mayor grado el Mando Aéreo, sin que ello quiera decir que las restantes citadas sean superfluas.

Las principales cualidades que ha de reunir el jefe de fuerzas aéreas, son:

*Preparación.*

*Actividad.*

*Resolución.*

*Iniciativa.*

**Preparación.**

Si algo existe que caracterice y conceda autoridad al Mando, es indudablemente la facultad de decidir. Facultad que, por otra parte, entraña la mayor responsabilidad, por ser, entre las funciones del jefe, la única que no puede compartir ni delegar, constituyen-

do además el fundamento para la futura actuación de los elementos a sus órdenes, de cuyo inteligente o desafortunado empleo habrán de derivarse trascendentales consecuencias.

La decisión debe ser siempre resultado de un proceso intelectual que requiere pensar con calma. Si las fuerzas aéreas tienen la rapidez de actuación como una de sus más importantes características, muchas veces el jefe no dispondrá del tiempo necesario para adoptar una decisión bien meditada y madurada. En dichos casos, no habrá más solución que resolver rapidísimamente, más bien por instinto que por razonamiento; pero no aquel instinto que pudiéramos llamar natural, sino el cultivado por una intensa preparación que haga posible prescindir de un estudio reposado de la cuestión, por tenerla bien aprendida de antemano.

La universalidad del medio exige igualmente una adecuada preparación por parte del Mando que ha de utilizarlo. Si las fuerzas aéreas han de actuar indistintamente contra objetivos aéreos, terrestres o navales, ya sea en acciones independientes o en combinación con fuerzas de superficie, es preciso para mandarlas un detenido estudio de las tácticas de los tres Ejércitos.

Resulta además un tanto difícil lograr un pleno conocimiento de las posibilidades tácticas de los medios aéreos, por existir una variadísima gama de tipos de aviones, armamento, equipos, innovaciones técnicas, etc., y todo ello unido a una evolución del material, que le hace quedar rápidamente anticuado. Esto impone la necesidad de mantenerse al día en el complejo volumen de asuntos relacionados con el material y la táctica, lo que sólo podrá conseguirse dedicando una buena parte del tiempo a su estudio, así como a la lectura de toda clase de información.

Podrá objetarse que la guerra no se aprende en los libros, pues únicamente las batallas enseñan el arte de combatir. Pero a la lucha aérea hay que acudir sabiendo de antemano cómo se combate; pretender aprenderlo durante su desarrollo, resultaría experiencia cara. Como tampoco pueden hacerse guerras para que sirvan de preparación práctica a los cuadros de mando, y aun las maniobras resultan costosas y falta en ellas

el principal elemento que es el riesgo, la preparación del jefe en la paz ha de fundamentarse en el estudio.

### Actividad.

El que esta cualidad deba detentarla el Mando aéreo en grado sumo, se deriva igualmente del factor tiempo. Rara vez se dispondrá en la batalla aérea, del que normalmente tienen los mandos de superficie para actuar con sus fuerzas.

Al ser las fuerzas aéreas las primeras en intervenir, su actuación hay que fijarla con gran rapidez; de no hacerlo así, el adversario dificultará aún más el problema al constituir nuestra Aviación su objetivo primordial.

Para asignar misiones a las unidades aéreas y que éstas puedan ejecutarlas, hay que haber decidido y preparado previamente su despliegue, atendido a su abastecimiento y establecido el enlace. Esto, que se dice en pocas palabras, requiere considerable tiempo para su organización y ejecución. Si la acción de las fuerzas ha de ser inmediata, hay que tener preparados de antemano los elementos necesarios a su actuación, lo que constituye la mayor servidumbre de los medios aéreos. La complejidad de tales preparativos, que no es necesario subrayar, obliga a efectuarlos con anterioridad a la ruptura de hostilidades; ésta y las primeras acciones aéreas van separadas por intervalos muy pequeños de tiempo, en el mejor de los casos. Pero si, ante la ocupación de nuevos territorios por cualquiera de los dos bandos, fuera preciso modificar el despliegue aéreo en plena batalla, calcúlese la celeridad con que se habrá de actuar.

La actividad del Mando aéreo debe correr pareja con su preparación. De nada le servirá a éste resolver bien, si, por ser lento y premioso, pierde la iniciativa, y con ella una buena parte de sus fuerzas y bases aéreas; lo que ocurrirá indefectiblemente, si permitimos al adversario que descargue primero sobre nosotros la gran potencia ofensiva de sus ataques aéreos, favorecidos por la inactividad, o, a lo sumo, la reacción tardía propia.

La rapidez de actuación de las fuerzas aéreas, exige jefes activos en su utilización.

Ninguna ventaja proporcionaría la citada facultad de estos medios, si el Mando no maniobra con ellos aprovechando al máximo sus posibilidades en este sentido, dentro, naturalmente, de las limitaciones que imponen el desgaste del material y la fatiga del personal.

### Resolución.

Dice la doctrina aérea francesa que «un jefe irresoluto jamás conocerá el éxito definitivo, cualesquiera que sean el valor y la potencia de los medios puestos a su disposición».

Gran verdad es ésta referida a cualquier jefe militar, y mayor todavía si la aplicamos al de fuerzas aéreas; la resolución del jefe ha de ser tanto mayor, cuanto más corto sea el plazo disponible para iniciar la acción con las fuerzas a sus órdenes.

Figurémonos a un Mando de la Defensa Aérea, con sólo escasos minutos para tomar y transmitir su decisión, dudando sobre el número de grupos de caza que debe lanzar al aire, y vacilando sobre si el ataque enemigo constituye la acción principal o un simple ataque de diversión. Ello permitiría al adversario llevar a cabo impunemente su acción ofensiva, o realizarla con pérdidas muy inferiores a las que, de otro modo, hubiera debido soportar.

Pero, además, la situación aérea cambia rapidísimamente, y si el jefe espera para decidir a conocer perfectamente la situación del enemigo, desaprovechará quizá el momento favorable. Es preciso, por tanto, que posea la suficiente resolución para adoptar una rápida decisión, incluso con un conocimiento incompleto del adversario. Esto requiere por parte del jefe una plena aceptación de su responsabilidad, aun en dichas condiciones.

Se define la decisión como la expresión de la voluntad del jefe, si bien dicha voluntad va reduciéndose a medida que se desciende en los escalones del Mando. Sólo es omnímoda cuando corresponde al Mando Supremo, y aun en este caso debe normalmente subordinarse a la doctrina. En las restantes jerarquías del Mando, la decisión queda condicionada o limitada por la voluntad del jefe inmediatamente superior; por ello precisamente la responsabilidad es menor en los mandos inferiores, a los que con fre-

cuencia apenas les quedará nada importante que decidir, si bien son siempre responsables del exacto cumplimiento de la misión.

Para expresar claramente lo que la responsabilidad de decidir representa para un mando aéreo elevado, y la resolución que en consecuencia debe éste poseer, transcribimos a continuación lo que sobre ello dice un aviador de gran experiencia y jerarquía, cual es el Mariscal Harris, Jefe del Mando de Bombardeo Inglés, durante la última contienda:

«Me hubiera gustado poder visitar mucho más de lo que lo hice—por considerarlo de suma importancia—a mis tripulaciones aéreas; pero era totalmente imposible para un Comandante en Jefe, durante la guerra, el poder inspeccionar personalmente todas las bases. Tuvimos en Springfield una afluencia ininterrumpida de visitantes, a quienes hubo que convencer de la importancia vital de la ofensiva de bombardeo; si no hubiera podido persuadir a los que tenían a su cargo la responsabilidad de dirigir la guerra en su conjunto de que con nuestras operaciones estábamos debilitando de manera decisiva el poderío alemán, no habiéramos siquiera conseguido la pequeña parte de nuestras necesidades que se nos otorgaba. Y esta labor había que realizarla, como es natural, en los ratos que podía sustraer a mi verdadero y genuino trabajo, cuya dureza y dificultades no creo hayan sido comprendidas nunca de una manera total.

»En este aspecto, creo que el esfuerzo y tensión mental constante que supone el mando de una gran fuerza aérea en guerra, no puede comprenderse en su verdadera dimensión, a no ser por las pocas personas que lo han experimentado de una manera personal. Mientras que un alto Jefe del Ejército se ve mezclado en una batalla decisiva una vez cada seis meses, aproximadamente, el jefe de una fuerza de bombardeo tiene totalmente ocupadas las veinticuatro horas del día; incluso en aquellas épocas en que las condiciones meteorológicas le obligan a suspender una operación proyectada, tiene que modificar totalmente el plan para la operación siguiente. Cada una de estas operaciones constituye por sí una gran batalla; y el resultado de cada una de ellas es tan decisivo, que el éxito es tan vital como el desastre es gra-

ve, lo mismo que en cualquier otra ocasión en que el grueso de una fuerza se enfrenta con el enemigo. Por otra parte, existe siempre la continua y temible preocupación de la participación del factor atmosférico, especialmente dado el clima del noroeste de Europa. La Meteorología es una ciencia inexacta; de hecho, participa mucho más de las características de un arte, que de las de una ciencia. Siendo ello así y siendo nuestro clima tal como es, habría podido justificarme totalmente si hubiera dejado en tierra en muchas ocasiones a nuestras fuerzas, con lo que hubieran permanecido inactivas nueve veces de cada diez; pero ello hubiera supuesto la derrota de Inglaterra en el aire. Toda la responsabilidad, la responsabilidad final de decidir si se debe actuar o no, recae íntegra y totalmente sobre el Comandante en Jefe, que en todo momento puede perder una gran parte de las fuerzas cuya responsabilidad le concierne sólo por la acción del tiempo, sin tener en cuenta además la acción del enemigo. Es preferible dejar a la imaginación medir lo que supone tal esfuerzo diario, cuando ha de mantenerse durante años.»

#### **Iniciativa.**

Las doctrinas militares no cesan de repetir en el transcurso de sus páginas que todo jefe debe poseer iniciativa. En el Reglamento alemán de Grandes Unidades, se leen párrafos como el siguiente: «Al jefe le incumbe la responsabilidad entera de la no ejecución de la misión, o de las modificaciones que aporte a las órdenes que reciba. En todo caso debe permanecer fiel al cuadro de la acción de conjunto.» O este otro: «Cuando la decisión haya sido rebasada por los acontecimientos, se debe tener esto en cuenta, incumbiéndole al jefe la responsabilidad plena de no ejecutar una misión o de modificarla.» Ponen además de manifiesto los reglamentos una gran preocupación por que el jefe no coarte la iniciativa de sus subordinados, imponiéndoles unas condiciones de ejecución que sobrepasen las estrictamente indispensables para garantizar la acción de conjunto.

Si ello es necesario en todos los Ejércitos, lo es mucho más en el nuestro. El jefe que ha lanzado al aire sus unidades no puede hacer sentir su acción en el combate en la

medida que el Mando de superficie. El Mando aéreo, una vez que han despegado sus formaciones, ha de limitarse a esperar los resultados de la operación que ha planeado. Podrá ordenar, ya aquéllas en el aire, la suspensión del servicio o una variación cualquiera en el mismo; pero no le es posible, como a los de superficie, concentrar el fuego de sus armas de largo alcance en el espacio y tiempo oportunos, ni maniobrar con sus reservas, que no habrían de llegar oportunamente para participar en el combate aéreo, por muy rápidamente que se les hiciese intervenir.

En resumen: ni el Mando aéreo, sin contacto físico con sus fuerzas, «vive» la situación de momento, que puede ser bien distinta a como esperaba, ni para hacer sentir su acción en el combate aéreo, dispone de más medios que los previamente fijados por él para llevar a cabo la operación. Esto obliga a que la preparación de las acciones aéreas sea en extremo minuciosa, con el fin de prever todas las posibles reacciones del adversario, así como las consecuencias de cualquier variación en las circunstancias meteorológicas previstas. Pero una vez planteada y decidida la operación por el jefe, son los propios ejecutantes los que han de resolver con plena iniciativa ante cualquier alteración del programa fijado, venga impuesta por el enemigo o por los fenómenos atmosféricos.

Es ocasión de advertir que cuanto hemos dicho sobre la acción del Mando aéreo en el combate ha sido refiriéndonos a las grandes unidades aéreas; las unidades inferiores son dirigidas normalmente por el jefe desde el aire, a bordo de su avión de mando.

La particular modalidad de la batalla aérea, en la que los combates se desarrollan en breves instantes, y por lo regular lejos de los puestos de mando, así como el papel destacado que en ella asumen los valores individuales, hace necesario el desarrollar en los Oficiales de Aviación un gran espíritu de iniciativa. Sin embargo, y para que no se convierta en arbitrariedad, debe quedar aquélla limitada por una estricta obediencia y una gran unidad de doctrina en todos los escalones del Mando: sin ellas, difícil será conseguir la común orientación de los esfuerzos, tan necesaria para la consecución de la victoria.

### **Aptitud para el vuelo.**

No podemos sustraernos, y menos tratando de las cualidades que deben reunir los Mandos aéreos, de expresar nuestra opinión sobre el tan debatido asunto de hasta cuándo deben aquéllos poseer aptitud para el vuelo.

Es indudable que, a medida que aumenta la responsabilidad del jefe, por ir ejerciendo mandos cada vez más elevados, deben darse preferencia a sus aptitudes de organización y administración. Sin embargo, nuestra idiosincrasia no acepta, por lo general, lo anterior, sin considerar que lo que más interesa que responda es el cerebro del jefe. No obstante, y aparte de la necesaria preparación intelectual para el cargo correspondiente, ¿hasta cuándo interesa que aquél se mantenga en vuelo?

Estimamos que todo jefe de fuerzas aéreas debe encontrarse en condiciones de salir al aire con su unidad, siempre que el empleo táctico de la misma requiera que alguna vez haya de actuar completa. Según esto, el Mando de una formación aérea exigirá la conservación de la aptitud de pilotaje, en unidades de caza o de cualquier otro tipo de avión monoplaza, pero no será necesaria tal aptitud, en unidades dotadas de aviones multiplazas. El Coronel de un Regimiento de bombardeo ¿no podrá mandar mucho mejor su unidad en el aire, si se despreocupa de la materialidad de llevar el volante de su avión, lo que le obligaría a prestar en ello una atención que sería más útil si la dedicara a su función de mando? ¿Es necesario para algo que él mismo despegue, tome tierra o dirija manualmente el rumbo y altura de la formación? Quien estimase tal detalle como necesario para elevar la moral del subordinado o el prestigio del Jefe, pobre concepto tendría de lo que debe ser el Mando.

Considerada la cuestión en otro aspecto, el Jefe de un regimiento de caza deberá o no poseer aptitud para el vuelo, según sea la misión de sus fuerzas; si, por ejemplo, se trata de caza para interceptar en todo tiempo, su Jefe tendrá que ejercer desde tierra el mando de la unidad.

En consecuencia, no creemos puedan relacionarse las categorías militares con la aptitud para el vuelo; son la misión, el tipo y el volumen de cada unidad los que, a nuestro jui-

cio, fijan la necesidad de que el jefe conserve dicha aptitud.

Como, quizá, pueda parecer «poco aeronáutico» expresar tal opinión, hemos de salir al paso de algún malentendido. El prestigio en los empleos inferiores del Ejército del Aire lo ha dado y lo seguirá dando siempre el volar; pero, en los superiores, esto no es necesario, y conviene tener presente que cada cual ha tenido «su época». No estimamos conveniente desplazar a valores muy estimables y útiles, cuando todavía podrían, por su experiencia aérea y preparación, dar rendimiento en los mandos. Dentro de ciertos límites de edad, debe ser la capacidad intelectual, y no la física, la que marque la pauta en tales casos.

Pero, además, la aparición de los aviones de reacción ha hecho necesario limitar en gran escala la edad de los pilotos, dadas las extraordinarias condiciones físicas que su vuelo exige. Según esto, el mando de formaciones aéreas de tal índole tendría que ser ejercido por oficiales jóvenes, los que, si es posible que cumplieran su cometido en el combate, será excepcional que lleguen a poseer la necesaria preparación, experiencia y juicio, para el mando total de una unidad aérea de cierto volumen.

Difícil solución tiene este problema de la edad en los mandos aéreos, y magníficamente lo expresa el General Kindelán, cuando, refiriéndose a las cualidades del General, dice: «Razones de orden moral y físico aconsejan que el mando sea joven. En cambio, otras hablan en favor de los años, destacando entre ellas la menor ambición, más completo conocimiento de los hombres, el juicio más sereno, mayor caudal de propia experiencia, que es la que más enseña, y un cierto principio de prestigio y respeto a la madurez de la edad, que todo hombre adquiere en la niñez, aprendiendo a venerar a sus padres y abuelos...»

Y si es difícil encontrar solución a este problema en su aspecto general, aumenta la dificultad si lo circunscribimos a ciertos empleos intermedios del Ejército del Aire, que requieren, para llegar a ellos, una edad no en consonancia con las cualidades físicas necesarias al mando en vuelo de algunas unidades correspondientes a dichos empleos.

Durante la última guerra, los alemanes resolvieron esta cuestión, que en donde más se hace sentir es en la Caza, colocando al frente de sus escuadras a Comodoros jóvenes, que unían a un prestigio cimentado en un gran número de victorias aéreas, excepcionales dotes de mando. Pero, ¡qué pocos llegaban a tales puestos, y qué difícil resultaba encontrarlos! Prueba de ello es que tuvieron restringido en gran medida efectuar servicios de guerra, y existieron, además, algunos casos en que la restricción se convirtió en prohibición absoluta.

### Conclusión.

Quisiéramos haber puesto de relieve la necesidad de que el Mando Aéreo posea dotes excepcionales. Ello se debe a la enorme influencia que en el resultado de la guerra han de ejercer sus decisiones: el debilitamiento de la voluntad de lucha del pueblo enemigo; la destrucción de su potencial bélico; la defensa del propio territorio y la libertad de acción necesaria para movilizar y desplegar los ejércitos de la nación, dependen en gran medida de como haya sabido el Mando Aéreo obtener el mayor rendimiento de los medios puestos a su disposición, y aprovechar sus potentes facultades.

Estos medios, que en la guerra de 1914-18 estaban en su primera infancia, han llegado en la última conflagración a alcanzar su mayoría de edad. Y es sabido, que si para dirigir a un niño basta una institutriz, para hacerlo con un joven es preciso toda la autoridad paterna y un nutrido cuadro de catedráticos, a fin de conseguir el mayor partido posible de las excelentes cualidades del muchacho.

*Preparación, actividad y resolución* son, a nuestro juicio, los tres pilares sobre los que han de descansar las cualidades de los mandos aéreos. Sin ellas, difícilmente lograrán éstos emplear los elementos a sus órdenes con garantía de éxito.

Para que cuando llegue la hora de intervenir en la batalla podamos disponer de tales cuadros de mando, es preciso realizar una labor a la que hemos de dedicar nuestro esfuerzo en la paz. Que Dios permita sea ésta duradera, para bien de la Patria y de la Humanidad.