

lada por el ataque aéreo. Cálculos hechos en diversos países llevan, en efecto, a la conclusión, de que nueve toneladas de bombas son suficientes para gasear perfecta-

bastaría el bombardeo de 234 aparatos, o bien que, un ataque, con sólo 100 aviones cargados de bombas incendiarias de Elektron, suponiendo que solamente hicieran efecto el 25 por 100 del total, podría ocasionar más de 50.000 incendios diferentes. Madrid, con 75 kilómetros cuadrados de superficie y una densidad de población de 15.000 habitantes por kilómetro cuadrado, precisaría 464 aviones para ser totalmente gaseada. Cuencas fabriles y mineras de extraordinaria importancia están aún en circunstancias más favorables al ataque.

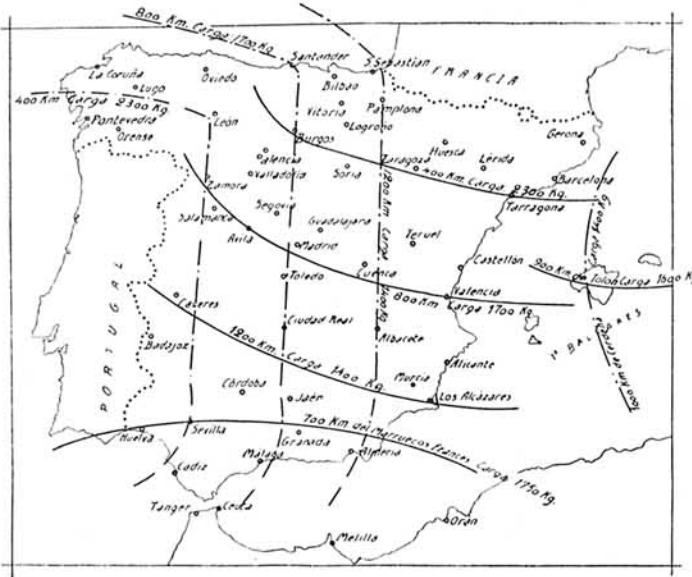


Fig. 1.ª

mente un kilómetro cuadrado de superficie, haciéndolo inhabitable y destruyendo en él todo germen de vida. Vemos, pues, que para gasificar totalmente Barcelona,

Los datos anteriores son bastante elocuentes para que creamos sea preciso añadir más sobre la necesidad de organizar una A. A. adecuada, en un país en el que, sobre las circunstancias señaladas, su mismo texto fundamental, marca directrices eminentemente defensivas a su política internacional, a la que tendrá que ajustarse todo proyecto de reorganización marcial. Y no será posible olvidar en ellos, que la A. A. — se quiera o no — es la base fundamental sobre que descansan los ejércitos modernos y la seguridad del país. Prescindir de ella, o no atenderla debidamente olvidando su carácter eminentemente nacional, es dejar a aquéllos inermes ante la eventualidad de un ataque, y resultaría más honesto y positivo el desarme total.

Sucesivamente estudiaremos esta organización, exponiendo los diversos elementos que la integran y las normas doctrinales que presiden su empleo.

## Resistir en la superficie y atacar desde el aire

Por MARTÍN SELGAS PEREA

Capitán de Aviación militar

PARA salvar el respeto que me merece la propiedad intelectual, empiezo confesando que sólo me anima el propósito de divulgar ideas recogidas en la lectura de prensa y libros profesionales extranjeros. Mi modesta labor se limita a intentar adaptarlas a las necesidades y circunstancias de nuestra patria y algún breve comentario.

La indiscutible sinceridad de los propósitos pacifistas de nuestro Gobierno sólo garantiza que España no agredirá inmotivadamente, que procurará dirimir sus cuestiones en el terreno jurídico internacional y que, antes que a sus ejércitos, preferirá encargar a su diplomacia la resolución de sus posibles conflictos exteriores. Pero estamos rodeados de vecinos que se miran entre sí con recelo y se arman copiosamente: Francia emplea en su defensa cerca de diez y seis mil millones de francos en el

período de 1 de abril a 31 de diciembre de 1932; Inglaterra pasa de los cien millones de libras esterlinas; Italia se aproxima a cinco mil millones de liras. Si esto sucede a pesar de que la crisis económica aconseja reducir todo lo posible los presupuestos, es porque cada nación teme ser pasto de las demás, apenas su ocupación compense de los gastos indispensables para destruir sus medios de defensa.

La potencia armada de un país está supeditada a su capacidad económica, y no puede juzgarse excesiva o insuficiente sino como resultado de compararla con la de sus posibles adversarios.

El jefe francés de Ingenieros Navales, en su estudio de consecuencias favorables al desarrollo de la Aeronáutica, parte de que «entre dos adversarios de igual riqueza es ventajosa toda destrucción que cueste menos que el ob-

jeto destruido». Si, por otra parte, consideramos un adversario, *A*, doblemente rico que otro, *B*, para *A* será ventajosa toda destrucción que cueste menos del doble del valor destruido, mientras *B* deberá limitarse a destrucciones que cuesten menos de la mitad del objetivo. Luego para lograr el equilibrio, *B* estará obligado a disponer de medios que para una misma destrucción exijan la cuarta parte de gastos que los de *A*. Es decir, que «el coste límite de la destrucción ventajosa varía con el cuadrado de la riqueza relativa».

Demasiado precisas parecen estas fórmulas, por cuanto en la decisión de una guerra influyen a veces factores circunstanciales capaces de modificar sus resultados; pero estos razonamientos pueden sentar base a provechosas deducciones, cuyo resumen puede ser este: Busquemos los medios de destrucción más económicos y procuremos encarecer la agresión a nuestras fuentes de riquezas.

De la acertada proporción de los elementos armados dependerá, en gran parte, su eficacia. Esta proporción debe basarse en las condiciones geográficas y circunstancias políticas, tanto del propio país como de su más probable adversario. Buena prueba de ello ha sido la deformación militar experimentada por España como consecuencia de la campaña de Marruecos. Su índole especial proscibía toda destrucción imprescindible, al tiempo que exigía la ocupación efectiva del terreno, dando como resultado una hipertrofia de *fuerzas terrestres simples* poco dotadas para resistir a un ejército moderno. Al fusil se oponía el fusil, y si acaso algunos cañones (pocos, y de escaso calibre) y bombas de aviación de reducido peso y efecto solamente explosivo. La carencia de objetivos dignos de más potentes medios de ataque, sobre que nuestra actuación militar se limitaba a evitar que impidieran por la fuerza nuestra misión civilizadora. Aquello acabó y la actualidad aconseja muy distinta proporción de los elementos armados.

Reduciendo los gastos cuando sea posible, húyase de suicidas imprevisiones; sin rebasar la cifra total que la economía consienta, distribúyase de la manera más conveniente a su máxima eficacia. Volvamos al ejemplo de los vecinos: Francia emplea en Aeronáutica 1/4,8 de su total presupuesto de defensa; Inglaterra 1/5,3, a pesar de que sólo la Marina se lleva cincuenta y tres millones de libras esterlinas; Italia 1/6,9, y bien se quejaba de ello el ministro Balbo en la Cámara durante la discusión de los presupuestos; además, la Aviación colonial italiana se nutre del presupuesto del Ministerio de Colonias.

Traduzco del ingeniero Salvatore Attal en la *Rivista Aeronautica Italiana*:

«La Gran Guerra señala el fin de los ejércitos como parte combatiente de una nación. Hoy toda la nación es un solo ejército con sus soldados, sus marinos, sus aviadores, sus obreros, sus campesinos, sus técnicos, y también — ¿retorno a la barbarie?— sus mujeres y sus niños. Una nación

en guerra deberá movilizar a todos sus ciudadanos; el que no combate con las armas, combate preparando las armas y las subsistencias. Las mujeres en los hospitales hacen obra de guerra; los muchachos en los talleres, dado el perfeccionamiento mecánico moderno, pueden cooperar a la victoria.

»La retaguardia vulnerable no será la zona inmediatamente sucesiva a la línea de batalla, sino toda la extensión del territorio. Con los medios que disponen hoy los ejércitos, con las instalaciones defensivas que se pueden crear donde el avance no sea posible, será siempre factible a una nación malograr cualquier potente empuje enemigo. Y nos encontraremos frente a la guerra de desgaste en que la victoria dependerá del exterminio del frente interno.

»Aparte de los resultados efectivos, sobre los que se admite controversia, hoy no se puede discutir la posibilidad de acciones aéreas en gran escala desarrolladas sobre las ciudades, fábricas, arsenales, etc., del interior de un país en guerra, que hasta ahora estaba segura de toda agresión mientras la línea del frente permaneciera intacta.

»Estas acciones serán *el hecho nuevo* de la próxima guerra, mejor dicho, *el hecho revolucionario* que debe cambiar radicalmente los principios fundamentales de la táctica y de la estrategia, tanto terrestre como navales. De no tenerlo en cuenta se sufrirán las más dolorosas sorpresas.»

Está muy extendida la idea de que la Aviación carece de facultad *decisiva*, propalada por los que se empeñan en cerrar los ojos a sus posibilidades. Veamos lo que dice el coronel Lawrence refiriendo la destrucción de las fuerzas turcas en Palestina, 1918. Hay que tener en cuenta que el turco es óptimo soldado y que aquéllos estaban armados, equipados, instruidos y mandados por oficiales alemanes, provistos de buena artillería antiaérea y con experiencia de la guerra europea. Dice así:

«Las Reales Fuerzas Aéreas produjeron la derrota; interrumpieron las comunicaciones telegráficas y telefónicas, bloquearon las columnas de automóviles, disgregaron las columnas de infantería. Pero el momento más terrible del ataque aéreo tuvo lugar en el valle por donde el Esrelón desciende al Jordán cerca de Baisán. La carretera moderna, único escape de las divisiones turcas, discurre entre rocas y precipicios a lo largo de una estrecha garganta. Durante cuatro horas los aeroplanos ingleses se sucedieron en series contra la desgraciada columna. Nueve toneladas de minúsculas bombas y 50.000 disparos de ametralladoras bastaron. Cuando desapareció la nube de humo y polvo se vió que la desorganización enemiga era completa. Que de las divisiones no quedaba más que una horda de individuos estremecidos que intentaban salvarse en los pliegues del terreno. Sus jefes no consiguieron reorganizarlos. Cuando la caballería inglesa entró en el valle al día siguiente encontró abandonados noventa ca-

ñones, cincuenta camiones y un millar de carros con toda su carga. Las Reales Fuerzas Aéreas tuvieron cuatro muertos. Los turcos perdieron un Cuerpo de ejército.»

Es verdaderamente impresionante la desvalorización de la fuerza naval frente a la aérea, como dice un oficial de la Marina inglesa. El comandante Kenworthy en su libro *Nueva guerra, nuevas armas*, osa escribir: «La nave de batalla está hoy tan superada como el velero de tres puentes que ella descartó. El avión torpedero representa para ella un gravísimo peligro.»

Si la nave de batalla es llamada *batería flotante*, y su valor táctico depende de la masa de fuego que es capaz de concentrar sobre un determinado objeto, una escuadrilla aérea puede considerarse como *batería volante*.

El almirante italiano Castracane hace notar que la importancia de la cooperación aérea en una acción terrestre no se puede comparar con la correspondiente en un combate naval; los efectos de una gran bomba y de un torpedero afortunado contra una gran nave, no encuentran compensación por no existir objetivo tanpreciado. Continúa razonando para afirmar que la Aviación es la defensa más eficaz de una base naval, y que ninguna flota podrá mantenerse en crucero dentro del radio de vuelo de las fuerzas aéreas de defensa, las cuales colaborarán eficazmente con los sumergibles, y los pueden sustituir con ventaja, cuando por las condiciones de la mar o de la luz éstos no pueden obrar eficazmente. Este principio fué con anterioridad maravillosamente desarrollado por el capitán Entero, profesor de bombardeo de Los Alcázares, en un curso de conferencias celebradas en Cartagena, y mereció el aplauso de todos, y un jefe de nuestra Marina, intentando rebatirle con sofismas y datos de los primeros tiempos de la Aviación, no hizo sino confirmar lo expuesto por nuestro brillante camarada.

Es el arma aérea la de mayor capacidad destructora con menor gasto, y aventaja en ello enormemente a las demás. La industria suministradora de material se puede orientar comercialmente en tiempo de paz, y gran parte de ella puede defenderse, lanzando paralelamente a los modelos especiales de uso militar otros tipos de aprovechamiento común (motores, aviones, aparatos de radio, fotografía, navegación). Para un desarrollo proporcional exige menor número de personal en activo que cualquiera de las otras armas combatientes. El de reserva puede aplicar sus especiales conocimientos y actividades de carácter netamente civil (mecánicos, radios, fotógrafos y algunos pilotos), y el llamado *de arrastre* exige menos instrucción, vigor y condiciones que el soldado de trinchera, hasta el punto de que en Italia, para este menester, se piensa en las mujeres y en los no aptos para el servicio militar.

Los cometidos que cabe confiar a la Aeronáutica son diversos y vastos; observación y ataque son los más característicos. En el primero, es insustituible desde

unos metros más allá de la línea de contacto. En el segundo, basta alejarse unos kilómetros para que también lo sea. Como defensa antiaérea la Aviación de caza tiene plenitud de eficacia, siendo el elemento más importante de la defensa, y aunque se complementa su acción con los medios de defensa terrestre, nunca puede ser sustituida por ellos. Su extraordinaria movilidad la da también flexibilidad de adaptación a las exigencias tácticas, lo que permite un máximo aprovechamiento de empleo.

Esto y mucho más por hoy, que los progresos de la industria aeronáutica e incesante labor de perfeccionamiento nos hace esperar para fecha no lejana las masas de aviones de gran velocidad, extensísimo radio de acción, inaccesible altura y enorme carga, que escapan a toda acción desde tierra; y las escuadrillas de aparatos *automáticos*, uno sólo de los cuales irá tripulado y dirigirá a los otros por medio de la radio hasta lanzarlos contra el objetivo como gigantescos proyectiles. Imagínese lo que pueden llegar a ser estos aviones, todo carga agresiva, lanzados por catapultas para facilitar el despegue y suprimir el tren de aterrizaje, evitados los pesos de tripulación, armamento defensivo, instalaciones y combustible de regreso.

Sin tener que recurrir a las esperanzas, el Arma Aérea nos ofrece ya espléndidas realidades que merecen atención preferente de las naciones más cultas.

En España sólo disponemos de un escaso número de unidades apenas aptas para el acompañamiento de Ejército y Escuadra. Pero, eso sí, ambas Aeronáuticas, la Militar y la Naval, se rigen por criterios distintos, se nutren de presupuestos diferentes y han resultado inútiles hasta ahora todas las gestiones encaminadas a fundirlas en una sola, que ganaría en cohesión, economía y potencia. Pero este estado de cosas parece que, felizmente, ha llegado a su término. El Gobierno de la República va a resolver a fondo el problema y, a semejanza de Inglaterra, Francia, Italia y otros países, van, al fin, a unificarse servicios cuya separación sólo pudo ser aconsejada por el egoísmo o la rutina. Puede preverse el éxito de la futura organización, pero, cualquiera que fuese, no nos hará añorar un pasado en el que el interés supremo del país parece estuvo ausente; que exaltó en el personal individualismos, incompatibles con la debida eficiencia y disciplina; que en punto al material, en esfuerzos siempre divergentes, no supo proteger, ordenar, ni controlar la producción; y en cuanto a organización, en un juego de emulaciones mal entendidas, permitía, entre otros absurdos, hubiera centenares de kilómetros de litoral sin un mal refugio a nuestros hidros, y existían, en cambio, en diez kilómetros de costa dos espléndidas bases con finalidad idéntica. Esto no debía ser y no será. Se aunarán esfuerzos, voluntades y entusiasmos, y habremos así dado el paso imprescindible para organizar la Aviación grande y eficiente que España necesita.