

# La organización de los Servicios

Por LUIS MANZANEQUE

Comandante de Aviación

EN Aeronáutica, los Servicios tienen una importancia preponderante, sin cuyo rápido y buen funcionamiento apenas tendría eficacia la acción de las Fuerzas Aéreas; su volumen sobrepasa con mucho la relación existente en las otras fuerzas armadas con sus servicios. Su número es tan crecido, que no se puede pretender que fueran autónomos y extraños entre sí, haciendo independientes sus jefaturas, aun cuando ésa sea una inclinación natural, pues el número de éstas que resultarían haría muy embarazoso el ejercicio del Mando, obligado a entenderse directamente con cada uno de ellos. Se impone una agrupación que facilite su relación con la Superioridad, discerniendo los nexos posibles que puedan ligarlos para facilitar el escalonamiento del Mando y evitar duplicidades de elementos, que serían posibles estando desperdigados, con el perjuicio consiguiente para el presupuesto.

Los Servicios propiamente dichos de la Aeronáutica son:

- a) Información, Cartografía, Fotografía, Fotogrametría, Meteorología, Transmisiones e iluminación.
- b) Material (aviones, motores, equipo), Armamento, Municionamiento (explosivos, gases, incendiarias). Protección contra gases e incendios. Transportes.
- c) Técnico.
- d) Edificios y obras en los aerodromos.
- e) Administrativo.
- f) Sanitario.

Al hacer su enumeración se ha procurado seguir un orden en el que aparezcan relacionados cada uno con el que le antecede y el que le sigue, formando una especie de cadena, que quedaría rota en cuanto le faltara un eslabón, constituyendo cada uno de ellos Secciones diferentes en cada Servicio. Aun así resultan seis agrupaciones, que no es escaso número para su acceso directo al Mando. La primera agrupación la constituyen los servicios que tienen carácter complementario de las Fuerzas Aéreas, porque además de tener elementos destacados en las unidades, tienen vida propia en los aerodromos y campos de trabajo; así como la segunda agrupación constituye el servicio de abastecimiento y mantenimiento material, tanto de las Fuerzas Aéreas como de los otros servicios, lo cual justifica sobradamente que se hayan reunido en esa forma; los demás servicios se van alejando de las unidades, y algunos de ellos tienen un carácter que no es específico de la Aeronáutica.

El grupo primero comprende lo que podría llamarse «Servicios de Información, Transmisiones e Iluminación», ya que de por sí cada una de las Secciones de que consta (excepto la iluminación) son fuentes de información — no hay que olvidar que los objetos de la información son: el enemigo, el terreno y la atmósfera — o medios de difusión, constituyendo la variedad de elementos de que se ha de nutrir y valer el verdadero Servicio de Información,

cuyas oficinas han de centralizar, estudiar y clasificar, entre otros, los datos proporcionados por ellos, para luego difundir sus informes, valiéndose en su mayor parte del Servicio de Transmisiones y de los enlaces, que son el vehículo natural de las noticias. Bien entendido que al denominarlo «Servicios de Información, Transmisiones e Iluminación», no hay que confundirlo con la misión de las oficinas, negociados o secciones de los Estados o Planas Mayores de las Fuerzas Aéreas encargadas de la información (como no hay que confundir las Fuerzas Aéreas con la Sección de Operaciones); si la primera Sección de los EE. MM. o PP. MM. comprendiera Información y Operaciones o Instrucción, esta Sección sería la que utilizaría los datos proporcionados por los Servicios a que nos estamos refiriendo, y la segunda Sección, que comprendería Servicios, Abastecimientos y Reservas, sería la que tendría a su cuidado la eficiencia de la organización de esos Servicios, cuyos frutos habría de centralizar, estudiar y clasificar la primera Sección. En este caso existe cierta impropiedad de lenguaje, por cuanto a la palabra «Información» parece que se le da dos acepciones distintas; pero, desde luego, no hay falta de lógica en la agrupación que se propugna.

El Servicio de Alumbrado se une a ellos principalmente por su relación técnica (electricidad) con el de Transmisiones, y formar hoy parte con él, con buen resultado, del Servicio de Protección de vuelo.

El personal de esos Servicios debe pertenecer en su mayor parte a la escala de tierra, complementado para las transmisiones por personal del Cuerpo Técnico en la medida que fuese necesaria si no existiese personal de la escala de tierra que hubiese adquirido la aptitud correspondiente, en algún curso parecido a los que hasta ahora se celebran y consignado en un sencillo diploma.

El segundo grupo forma también un núcleo que nos parece indivisible. No hay razón para separar de los aviones su instrumental y equipo, ni siquiera el armamento, que es parte tan inexcusable de un avión militar; la dependencia del armamento con el municionamiento es innegable, sin distinguir que las municiones estén cargadas con materias explosivas, tóxicas o inflamables; el material acopiado para la protección contra los efectos que los ataques enemigos puedan producir con sus bombas de una u otra clase (probablemente combinadas las tres), parece natural del mismo modo que forme un conjunto en íntima dependencia con la Sección anterior. Por último, los transportes, que son el vehículo natural de su abastecimiento y repuesto, parece lógico que esté unido a todo ello también.

El Decreto de 5 de abril de este año dice en su artículo 3.º que la Sección de los Servicios Técnicos e Industriales «tendrá a su cargo la Escuela de Ingenieros Aerotécni-

cos, las investigaciones científicas, el fomento de la Industria aérea nacional, la determinación de los prototipos, la nacionalización de patentes y primeras materias, las adquisiciones de material y las construcciones de todas clases». No habla de reparaciones ni de parques, y es indudable que las Fuerzas Aéreas, en lo que se refiere a su material, habrán de tener bajo su dependencia directa, almacenes con repuestos centrales y regionales y los pequeños talleres de reparación al pie de las unidades que son necesarios en los aerodromos, servidos en su totalidad por el personal de la escala de tierra; aun cuando en algún taller cuya importancia lo requiriera hubiera algún personal perteneciente al Cuerpo Técnico, si no se disponía en dicha escala de oficiales que hubiesen adquirido la aptitud necesaria.

El Servicio Técnico tiene un carácter menos complejo y menos relacionado con las Fuerzas Aéreas en su empleo, podríamos decir que tiene el carácter de antecedente y asesor del Mando y su Estado Mayor; desde luego tiene un carácter central sin otra ramificación respecto a las Fuerzas Aéreas, que su enlace con la unidad de experimentación del material con que luego se ha de dotar a las fuerzas aéreas, unidad sometida, como es natural, al control del Estado Mayor.

El citado Decreto de 5 de abril para centralizar lo referente a todas las Aviaciones le concede autonomía respecto a las Fuerzas Aéreas, quizá algo exageradamente, porque entre los fines que le asigna hay uno, «la determinación de los prototipos», en el que sólo debería corresponderle una misión subordinada respecto al Estado Mayor, que sería en primer término el que habría de fijar el programa de necesidades, y en último término elegir, entre las varias soluciones que el Servicio Técnico habría de tantear y someter a su consideración, la que estimara más conveniente para sus propósitos.

En cambio, el Servicio meteorológico de la Dirección General creada por el citado decreto, debería formar parte de esa Sección Técnica, pues necesítandolo en igual cuantía las Fuerzas Aéreas que el Tráfico comercial, no debería depender de ninguno de ellos, que sólo tienen carácter de usuarios, siendo más propio por su innegable carácter técnico que dependiera de esta Sección. (Los elementos destacados en las Fuerzas Aéreas, ya hemos dicho cómo habían de estar encuadrados en ellas, sin perjuicio de formar parte integrante del organismo de la Dirección General.)

Claro está que su personal habría de tener indudablemente título profesional adecuado, aceptándose en él de primera intención los oficiales del Ejército que actualmente lo desempeñan por poseer título de Ingeniero, hasta que coincidiera su pase a la reserva con la existencia de número bastante de personal con el título específico de Ingeniero aerotécnico.

El Servicio de Obras, que hasta ahora desempeñaba la Comandancia exenta de Ingenieros, ha funcionado en forma tan eficiente y se halla organizado en sí y relacionado con el Mando de manera tan acertada, que nada nuevo hay que decir.

En el Servicio Administrativo hay que distinguir lo que

se refiere al personal y al material. De lo primero se han encargado hasta ahora las Mayorías de Tropa, que al principio fué una sola en el Servicio, con graves dificultades para él, y ahora son varias afectas a las Escuadras, siguiendo el patrón de lo que se hace en las Unidades del Ejército. El jefe de Aviación, comandante Pastor, tiene la idea, que nos parece francamente acertada, de inspirar esta organización en la de la Marina, creando unas Mayorías con carácter territorial como el de los Departamentos Navales, y reduciendo esa función en las Fuerzas Aéreas a un simple oficial que haga de contador; el despliegue lógico de las Fuerzas Aéreas, que aconseja la distribución territorial por grupos de las diferentes especialidades y la división en zonas del territorio, cuyos mandos se ejerzan sobre la agrupación de unidades heterogéneas desplegadas en ellas, aconseja este cambio de orientación, medida conveniente para unas fuerzas que deben sacrificar todo a la movilidad de su misión.

Respecto al material, el Servicio Administrativo tiene que ir forzosamente acoplado a los restantes servicios, pero por su carácter no específico debe seguir desempeñándolo, como hasta ahora, el mismo personal administrativo del Ejército.

Lo mismo decimos respecto al Servicio Sanitario; es más, tanto en éste como en el anterior, sería aconsejable su reunión con el de la Marina, constituyendo un Servicio Sanitario único de todas las Fuerzas Militares y otro de Intendencia, como ya se ha hecho con el de Intervención, fusionado con el Civil. Pero esto se escapa ya de nuestro propósito.

En fin, al conjunto de las Escuelas y, en general, Centros de Enseñanza se le ha venido dando el nombre de Servicio de Instrucción, haciéndole figurar, acaso con impropiedad, entre los Servicios; pero es tan lógico y necesario que constituya su conjunto una organización, como se ha hecho hasta ahora, sea uno u otro el nombre y más o menos propio, que no sólo no se ha resentido su funcionamiento, sino que sus resultados han sido completamente satisfactorios. El repetidamente citado Decreto instituye la Jefatura de Instrucción que «dirigirá la Escuela General de Aeronáutica y la Escuela Táctica Militar, fijará los planes de enseñanza e inspeccionará el funcionamiento de las Escuelas civiles, con excepción de la de Ingenieros Aerotécnicos».

El precepto resulta confuso, porque limita su acción sobre las Escuelas civiles y de Ingenieros a la *inspección*, y la función *directiva* queda reducida tan sólo a las escuelas militares. En atención a ello, lo lógico sería que esa Jefatura de Instrucción dependiera de la de Fuerzas Aéreas en lugar de resultar independiente como figura en el Decreto; en la forma que está, resulta desigual el trato concedido a las Fuerzas Aéreas y a los Servicios Técnicos, respecto a la enseñanza de su personal respectivo: a las primeras, que organiza como Jefatura, les substraer o por lo menos no menciona la intervención que podrán tener en la enseñanza; en cambio, a los segundos, que organiza sólo como Sección, les reserva la dirección de la enseñanza de su personal, que sólo queda sometida a la *inspección* de la Jefatura de Instrucción, es decir, que una Jefatura que sólo dirige la instrucción militar, no depende

de la Jefatura de las fuerzas militares y ni siquiera le asigna carácter militar alguno.

Tiene que tratarse de un error material de la disposición, que puede subsanarse de dos maneras: consignar la dependencia directa de la Jefatura de Instrucción, de la de Fuerzas Aéreas, o hacer efectiva en la Jefatura de Instrucción la dirección de todas las enseñanzas, absolutamente todas, sin exclusión alguna, y reservar la inspección de las suyas peculiares a las Fuerzas Aéreas y Servicios Téc-

nicos. Lo que desde luego es inadmisibile, es pensar que la Jefatura de Fuerzas Aéreas pueda ser ajena a la instrucción que ha de recibir el personal que forme su Cuerpo de Oficiales, y, mucho menos, respecto a la enseñanza de la Escuela Táctica, que sirva para la formación de las diferentes especialidades marciales, o que éstas tuvieran que hacer llegar sus directrices clandestinamente a través de la Dirección General, mientras a los Servicios Técnicos se les da legítimamente la dirección de los suyos.

## La inexactitud de un cronista

EL cronista que tiene a su cargo la información de aeronáutica en la *Revista General de Marina*, publica en el número correspondiente al pasado mes de septiembre un artículo titulado: «Las travesías aéreas superoceanicas de este verano», que ocupa 24 páginas, de las cuales ha destinado una y media a hablar — por vez primera a los tres meses de haberse efectuado — del vuelo de nuestros heroicos compatriotas Barberán y Collar, a bordo del *Cuatro Vientos*.

Ignoramos los medios de información de que se ha valido el citado cronista para documentarse sobre este vuelo, aunque, desde luego, se ve que no ha recurrido para ello a ninguna fuente oficial — cosa que le hubiera sido sumamente fácil en esta ocasión—, pues si lo hubiera hecho así no habría incurrido en las inexactitudes que llenan su escrito. Se diría, por el contrario, que ha tenido una inclinación irresistible a no enterarse de la verdad de los hechos; pues contra todas las informaciones que han aparecido, incluso de origen oficioso y oficial, el cronista, sin otro fundamento, al parecer, que un «— se dijo y está claro y manifiesto el propósito—», admite que Barberán y Collar trataban de efectuar el vuelo directo de Sevilla a Méjico e incluso que intentaban batir el record mundial de distancia en línea recta, y en esta forma equivocada orienta y desarrolla toda su crónica. No le ha preocupado, por lo que se ve, la solvencia que pudiera tener ese «se dijo», ni ha sentido la menor curiosidad de comprobar dicho propósito, que, por otra parte, sólo podía estar «claro y manifiesto» en el proyecto del vuelo, que por algo lleva el título de «Vuelo Sevilla-Cuba-Méjico», distinto, por cierto, del de «Travesía Sevilla-Méjico» que él ha colocado al frente de su crónica con manifiesta impropiedad. Y es lástima esta falta de interés por investigar los fundamentos de su apreciación, porque ello habría evitado que en una publicación del prestigio y carácter de la *Revista General de Marina* apareciese una información inexacta sobre una empresa nacional, como era el vuelo del *Cuatro Vientos*, y al mismo tiempo habría librado al cronista de ver malparada su obligada veracidad, ya que al instante se hubiera convencido de que nadie ha podido decir autorizadamente las cosas a que él ha dado tan fácil crédito, y de que el propósito que encontraba

claro y manifiesto no ha entrado nunca en los planes de Barberán y Collar. Esta investigación le habría resultado, por añadidura, muy sencilla, pues hasta las informaciones de la prensa diaria fueron lo suficientemente exactas para formar, sólo con ellas, una idea cabal de las circunstancias en que el vuelo se desarrolló y de los fines que con él se perseguían, sin contar con que en dicha prensa se publicaron notas oficiosas e incluso oficiales sobre el objeto del vuelo que no dejaban lugar a dudas sobre este extremo.

Claro es, que partiendo el articulista de aquellas apreciaciones inexactas o equivocadas, todos los razonamientos, conclusiones y deducciones que de ellas extrae, pecan del mismo defecto. No vale, por consiguiente, la pena de que nos detengamos a refutarlos, y dejamos al juicio del lector apreciar algunos de los de mayor relieve, tales como decir que el objetivo que perseguía el vuelo era «precisamente el de congraciarnos con los mejicanos», y afirmar que «aquí la política sacrificó a la técnica», solamente por el hecho de que Barberán y Collar recorriesen, para ir desde España a Cuba, 6.200 kilómetros por encima del mar, distancia que resulta ser la mínima que indefectiblemente ha de volarse sobre el agua para hacer dicho viaje; lo que demuestra que al proyectarlo se redujeron todo lo posible los riesgos que inevitablemente se habían de abordar.

Afortunadamente la verdad sobre el vuelo del *Cuatro Vientos* nadie la ignora, salvo el articulista, y no es nuestro propósito convencer a éste de su error. Lo único que nos ha llevado a tratar de este asunto es el deseo de señalar lo que pueda haber de lamentable — y a la par de aleccionador — en el hecho de que un cronista seudoespecializado en cuestiones de aeronáutica, y que además ha disfrutado de numerosos e importantes cargos, algunos directamente relacionados con la Aviación, como director de Aeronáutica Naval, secretario del Consejo Superior de Aeronáutica y representante del Estado en las líneas aéreas, no haya sabido ver en todo su valor la hazaña heroica realizada por Barberán y Collar y no se haya enterado, al cabo de tres meses, de que éstos ejecutaron el vuelo de Sevilla a Cuba exactamente en la misma forma que lo habían proyectado y preparado.