

La cooperación en el Ejército del Aire

POR EL

Teniente coronel RUEDA

Es un axioma nuevo que "sin una supremacía aérea no puede combatir, y menos triunfar, un Ejército en operaciones por tierra; ni resulta eficiente ni está segura una Escuadra naval".

El "dominio integral del aire" rara vez se logra. Significaría la victoria "à priori".

Es más natural decir "la supremacía aérea"; y ya esto significa tal libertad de acción para el Ejército propio y una esclavitud y vulnerabilidad tal para el contrario que esa supremacía da la victoria en la guerra moderna.

Ha hecho su aparición un modo nuevo de aplicar la Infantería. Reservarla y economizarla al máximo, utilizando hasta donde sea posible, como elemento de conquista, el "fuego de la Artillería", la "Aviación" y los elementos "mecanizados y acorazados". Después la Infantería para ocupar y conservar lo ya conseguido por aquéllos. En este empleo radica la "nueva táctica relámpago" y el menor número de bajas. Claro que este nuevo modo de empleo no suprime el modo clásico, cuando así corresponda; pero presenta un concepto de conquista por el Arma Aérea.

Tanto en el hecho de lograr la supremacía aérea, como en ese concepto de conquista por la Aviación, hay ya una forma de "cooperación" completamente distinta de aquella que fué su manera de actuar en los primeros pasos del Arma Aérea.

En el ataque a las Islas Británicas (en cuyo ataque por ahora el Ejército de tierra no ha intervenido, y la Escuadra está limitada al bloqueo, efectuado en no pequeña parte también desde el aire) hay una modalidad de empleo de la Aviación sobre un objetivo tan exclusivo aéreo, una forma tan autónoma, tan independiente, que sólo pensando en el fin general, que es la victoria, podría decirse que la Aviación coopera. Se ve más fácilmente que la Aviación actúa en ciertas misiones características y sobre determinados objetivos exclusivos, "como una Flota Aérea independiente".

Es por esto evidente que aquel concepto de "cooperación" primitivo se ha ensanchado en virtud de la creciente velocidad, del aumento de los radios de acción y de las posibilidades nocturnas y del vuelo entre nubes, hasta objetivos y límites fuera del alcance, interés y noticia de los Mandos de Tierra y Mar; relacionados únicamente al Mando Supremo, y al alcance y noticia más directo de la propia Aviación, como es la destrucción en sus Aeródromos y en el aire de la Aviación contraria, de la riqueza industrial y de la actividad comercial de la nación enemiga.

Pero este nuevo concepto de cooperación y empleo de la Aviación, no implica la desaparición de aquella otra manera de cooperar en íntima relación con las Grandes Unidades del Ejército de Tierra, en el "campo de batalla local", ni tampoco la supresión de la cooperación con la Marina.

En tanto los Ejércitos de Tierra y Mar sientan la necesidad de esa cooperación (aparte de aquella otra permanente que implica la supremacía aérea), habrá que proporcionársela. El Mando Supremo juzgará hasta dónde y cuándo esas necesidades están justificadas.

Pero que una parte de Aviación tiene que existir, organizada y dedicada a esas modalidades de "cooperación con el Ejército de Tierra y cooperación con la Marina, es evidente.

En la cooperación con la Marina existe la Aviación que va en algunas unidades de la Escuadra para ser lanzada con catapultas, así como la que va en los portaaviones; se la llama Aviación embarcada. Es una Aviación afecta de un modo permanente a la Marina. Pero ha de existir otra parte no embarcada para actuar desde Bases aéreas, terrestres o de hidros, también para "cooperación con la Marina", que le será afecta en circunstancias eventuales y por orden del Mando Supremo, en un todo análogo a la "Aviación de cooperación con el Ejército de Tierra".

Los radios de acción y la necesidad de garantizar el vuelo sobre el mar harán que se presten estos servicios con aparatos de bombardeo estratégico (polimotores, en general terrestres, aunque no está totalmente excluido el hidro), excepto en misiones especiales, como "torpedeo", "bombardeo en picado", "caza" y alguna otra que pudiera exigir un tipo especial de aviones.

En cambio, para la cooperación con el Ejército de Tierra, parece que por las misiones a llenar y porque se opera a poca distancia de las líneas, convienen aparatos más pequeños y de menos velocidad, que serán más manejables. Parecen preferibles los monomotores o bimotores pequeños. En realidad, y por un concepto de economía y aprovechamiento, los aparatos que se vayan quedando anticuados.

Estas Aviaciones para el Ejército y para la Marina no excluyen, a su vez, la existencia de aquella otra Flota Aérea Independiente a que hicimos antes referencia, que con aparatos de características máximas se dedique especialmente al cumplimiento de aquellas misiones peculiares y autónomas del "Arma Aérea".

El Ejército del Aire estará, pues, constituido por la reunión de cuanto hemos ido enumerando:

FLOTA AÉREA INDEPENDIENTE

| | | |
|------------------------------|-------------------|-----------------------|
| Aviación de cooperación..... | } Con la Marina.. | } Aviación embarcada. |
| | | |

Respecto a la Aviación embarcada, que lo sería en porta-aviones, lo hemos incluido como un concepto de Orgánica, pero en lo que a España se refiere, no posee porta-aviones, que es elemento caro y largo de construir. En tanto nuestra Marina no sea más numerosa y pensando en una política militar inmediata (por tanto de tipo Mediterráneo occidental y Estrecho de Gibraltar), habrá que pensar en resolver el problema español con una fuerte supremacía aérea, lograda mediante una superabundancia de "Bases aéreas terrestres" y "Bases de hidros" en las costas e islas del Mediterráneo.

EL DESPLAZAMIENTO DE LA MARINA POR LA AVIACION

No puede ni debe sentarse un dictamen radical o consecuencia definitiva, de la cual sacar la conclusión absoluta de la anulación y desaparición de la Marina de guerra y de su sustitución por la Aviación.

Esos conceptos tan radicales son el resultado de dos errores de principio.

El primer error es considerar a la Escuadra con un concepto demasiado simplista, como si su misión primordial fuese el combate naval, "a palo seco", contra otra Escuadra naval.

El segundo error proviene de considerar a "las costas como fronteras" únicamente, siendo así que también tienen otro concepto de no menor importancia, "costas como retaguardia".

En realidad el "combate naval" puro, por así llamarlo, entra en lo posible, pero debe ser considerado como algo "episódico". Queda registrado en la Historia cuando tiene consecuencias definitivas, como un "Trafalgar"; pero lo corriente es que se esfume en el transcurso de una guerra, mezclado con otras tantas incidencias de la campaña.

Un "combate naval" puro no suele producirse sino como consecuencia de una sorpresa mutua, cada día menos admisible, o por un acto de audacia de una Escuadra; mejor dicho, de ciertos elementos, favorecidos por un lamentable descuido de la otra parte. En este concepto siempre tendrá un cierto contenido de "pirateo", muy digno de ser tenido en cuenta y de practicarse, cuando sea posible o probable su éxito.

Lo general ha sido considerar a la Marina como un "Arma de defensa de las costas propias y de protección de las líneas de comunicaciones mercantes marítimas" y de "ataque de las del contrario".

La "Costa frontera" (separación entre tierra y mar y límite de la nación) concede una supremacía indudable al único elemento que no se detiene en ese límite o frontera y pasa de tierra a agua, y viceversa, sin no-

tarlo siquiera. El Ejército necesita ser transportado sobre el agua, perdiendo, durante el transporte, toda su capacidad de acción y poder. Y la Marina, precisamente en la proximidad de la costa y en el combate contra baterías de costa, queda mediatizada y disminuida en acción y poder.

Sólo la Aviación salva sin variación esa "frontera", conservando su acción y capacidades tanto sobre mar como sobre tierra; domina a la Artillería de Costa y también a la Artillería Antiaérea de la Escuadra y terrestre.

Es, pues, desde el punto de vista de "Costa frontera", la Aviación, un Arma que supera y tiene que sustituir a la Marina con absoluta ventaja y seguridad en la defensa y el ataque. En cuanto al ataque de líneas de comunicación mercantes, por el mar, también supera la Aviación a lo que puede ser la Escuadra, debido a la mayor facilidad de conocimiento que le da la exploración, a su velocidad y a la posibilidad de repetir el servicio un enorme número de veces, gracias a su movilidad y a que, para la Aviación, la Marina está virtualmente "parada".

En cambio, en la defensa y acompañamiento de convoyes, o sea como defensas inmediatas de esas líneas comerciales, la Aviación no podrá hacerlo sino en casos muy especiales, por ir las líneas próximas a litorales en que puedan establecerse Bases aéreas (como en el trayecto inglés de Bagdad a Karachi, con el "Air Control", entre Arabia y Persia). Está, pues, en la "Defensa y acompañamiento" de esas líneas de comunicación, la razón de existir de la Marina de guerra, y parece insustituible en esa "protección inmediata".

Como esa defensa resultaría inútil si luego no fuese posible la arribada a la nación, y esa arribada tiene que ser por un litoral, es decir, por una costa suficientemente protegida y segura, nace el concepto de "Costa retaguardia", cuya defensa, con arreglo a lo que acabamos de decir, está encomendada a la Aviación en lo que respecta a la costa; a la Marina y a Aviación, en lo que respecta al convoy marítimo próximo a la costa, y exclusivamente a la Marina durante su viaje lejos de costas o islas en pleno océano.

Queda fijado que en todo cuanto significa "Costa frontera" y ataque o defensa de las mismas, parece que la Aviación supera y sustituirá completamente a la Marina, como asimismo en el ataque a convoyes y líneas comerciales, dentro de su radio de acción. Y que en la "defensa y protección inmediata" de esas líneas comerciales y convoyes para hacerlos llegar a la "costa considerada como retaguardia" se hace indispensable la Escuadra, no pudiendo llegar a ser sustituida por la Aviación aunque de ella recibirá su ayuda y protección dentro de los radios de acción aérea, y sin cuya protección está perdida la Marina bajo los ataques aéreos enemigos, tanto la Marina comercial como la Marina de guerra, según se ha visto en Creta.

Sobre todo si vive una nación de su Imperio colonial o de un gran comercio de intercambio con otras naciones; la "Economía nacional" recibe su vida de la no interrupción de esas líneas comerciales marítimas, que, en definitiva, tienen que arribar por un lugar seguro, protegido; es decir, por una "Costa retaguardia".

En la guerra moderna—en que cualquier lugar del país, y hasta las poblaciones, las mujeres y los niños pueden ser víctimas directas de las bombas del contrario—debe considerarse que la “Economía nacional” ha de ser la verdadera “retaguardia”, que se mantenga al máximo libre y protegida de los ataques enemigos, ya que esa “Economía” será, en definitiva, la que envíe fuerza y sostén a los elementos y frentes de combates.

Hasta el propio “combate naval” puro, a que antes hicimos referencia, tiene su única justificación en el deseo de ver libres de ataques navales enemigos nuestras líneas comerciales, o para poder luego interrumpir más fácilmente las del contrario. Esta razón subsiste; pero la de ver libres las nuestras de ataque de la Escuadra naval enemiga, pierde importancia, ya que los ataques más peligrosos hoy son los aéreos.

No puede, por tanto, generalizarse hablando de nación “tipo” a imitar, ni de naciones “prototipos”, ya que cada país tendrá características y circunstancias tan diferentes según sus costas, según su comercio, según sus colonias, según su autarquía o dependencia industrial de materias primas, y, muy especialmente, según su poder económico y el tiempo de que disponga para desarrollar un programa naval, ya que una Escuadra es carísima y exige largo tiempo su construcción.

Los “factores carestía y tiempo” habrán sido seguramente los que han decidido a Alemania a resolver sus problemas de absoluta necesidad inmediata a base de renunciar a la Marina y acudiendo a un desarrollo insólito de la Aviación. Era su única eventualidad, y teniendo en cuenta que la Aviación, empleada en tal escala y con tales modalidades anexas constituía una “sorpresa”, entraba el propósito dentro del campo de la realidad y del éxito probable.

La “sorpresa” subsistirá hasta tanto que las demás naciones puedan aceptar esos nuevos métodos y prepararse contra ellos. Pero no deben deducirse consecuencias desorbitadas, pues lo natural es que Alemania, tras su triunfo, lo primero que hará será, probablemente, crear una Marina proporcionada a su poder aéreo y terrestre, sobre todo en las circunstancias que se deriven de la recuperación de su Imperio colonial y de su categoría de primera Potencia europea.

Hay una ecuación del “rendimiento óptimo”, que marca la proporción de las armas en un Ejército.

Del mismo modo hay una “proporción óptima” entre los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, dentro del “poder bélico” de una nación. Esta proporción no puede ser fija a lo largo de las épocas, sino variable por las circunstancias, elementos, métodos y posibilidades de economía y tiempo disponible.

Parece lógico admitir que con una Aviación como la que posee Alemania, y una Escuadra naval (que con sus cañones actuase como “contra baterías” sobre las “baterías de costa”, que más que la Escuadra inglesa son las que dificultan un transporte por mar y un desembarco), se habría producido ya “la invasión de Inglaterra”, y el Ejército de tierra habría dicho allí la última palabra.

Al tratar de la cooperación de la Aviación con la Marina, que hoy se hace imprescindible a toda Escuadra,

y al aparecer el concepto de la “Aviación embarcada”, resulta en seguida la existencia del “porta-aviones”.

Un “porta-aviones” es, en síntesis, una “Base aérea móvil”.

Como tal “Base aérea” siempre resulta precaria, por la natural escasez de espacio, que crea muchas esclavitudes; pero por su movilidad puede ser el único recurso allí donde exista la material imposibilidad de tener “Base aérea terrestre o de hidros”, con radio de acción eficiente.

Por tanto, donde puedan tenerse las “Bases aéreas terrestres”, y baste con ellas, no será necesario el “porta-aviones”. Donde no baste con ellas, por ser necesarios más aviones que la capacidad máxima de los Aeródromos terrestres, queda el recurso de establecer “Bases de hidros”, a falta de campos terrestres.

Donde no haya posibilidad de establecer campos de Aviación, o no baste con los existentes, y no haya posibilidad de aumentarlos, ni tampoco permitan las características de las costas y del mar el establecimiento de “Bases de hidros”, se presentará como indispensable el “porta-aviones”.

Así, también son indispensable en pleno Océano, fuera de los alcances prácticos de las “Bases terrestres y de hidros”, como acompañantes de las Escuadras a los fines de exploración y protección y ataque a la Flota enemiga. Es el “porta-aviones” a una Escuadra un complemento caro, pero indispensable, pues sin la “exploración aérea” y sin la “protección aérea” una Escuadra está perdida bajo la Aviación contraria, y en muchos casos su triunfo sobre otra Escuadra está en manos de la “cooperación aérea”.

Tenemos que repetir, que no pueden tomarse como ejemplos “naciones prototipos”, sino que cada nación debe considerarse a sí misma “el caso especial a resolver”, según sus circunstancias, su capacidad económica y el tiempo de que pueda disponer para desarrollar un programa o plan de armamentos.

En lo que a España se refiere, parece fuera de proporción pensar en una “política naval de tipo Océánico”, de “Imperio colonial y comercial”. En cambio, debe pensarse, para una “política militar inmediata”, en el Mediterráneo occidental (especialmente desde Baleares a la desembocadura del Estrecho y norte de Africa).

Puesto el “porta-aviones” en este “teatro del Mediterráneo occidental”, teniendo en cuenta los radios de acción que van logrando los aviones, y según aquella definición de que “las Baleares eran una Escuadra anclada en el centro del Mediterráneo occidental”, parece que, dadas nuestras posibilidades económicas, lo limitado de nuestra Escuadra naval y una “política militar inmediata”, hay que pensar en resolver nuestro problema Mediterráneo con “Bases aéreas terrestres” y “Bases de hidros”, que puedan proporcionar una gran supremacía aérea. Y no pensar en “porta-aviones” ni, por tanto, en “Aviación embarcada” en tanto no exista una Escuadra naval tan numerosa, que el hecho de sustraerle las unidades navales que exige un porta-aviones a su servicio de acompañamiento y protección no signifique mermar el poder y eficacia de la “Escuadra de acción”.