

## ARMA AEREA

# Intervención del Poder Aéreo en la guerra en el mar

Coronel MARTINEZ MERINO

Decíamos en "La Aviación y la guerra en el mar", trabajo publicado en el número de julio de esta Revista, que el arma aérea introduce en la guerra sobre el mar un nuevo factor cuya importancia ha de ir en aumento. Las intervenciones aéreas han sido resolutivas, igual en el terreno estratégico que en el táctico, y la posibilidad de poder ejercer el dominio del mar será ya siempre disputada a las escuadras navales por las escuadras aéreas. En algunos mares y en todas las costas, ese dominio será de quien tenga el del aire.

Como ejemplo magistral de intervención estratégica tenemos las acciones japonesas de las islas Hawai y combate de Malaca. Al romperse las hostilidades entre el Japón

y los anglosajones, necesitaba aquél, como primera conquista, hacerse dueño de aquellos mares. Dos escuadras se oponían a la suya: una, en las Hawai, americana y muy poderosa (siete acorazados con los correspondientes barcos de otros tipos), y otra en Singapur, inglesa, con dos acorazados. Para los doce acorazados japoneses había la solución naval clásica de atacar con su escuadra por separado a las dos enemigas; pero el obligarlas a aceptar combate podía ser una pérdida de tiempo y hacer posible una mayor concentración de buques enemigos. Los aviones resolvieron el problema al Almirante japonés. Cuarenta minutos antes de la declaración oficial de la guerra, el día 7 de diciembre de 1941, la Aviación japonesa

ataca en Pearl Harbour a la Escuadra americana, que sorprendida sufre pérdidas terribles. Todos los acorazados fueron hundidos o puestos fuera de combate. La escuadra del Almirante Kimmel fué totalmente anulada. Tres acorazados, un crucero pesado y una cisterna, hundidos; cuatro acorazados, seis cruceros y otros buques menores, gravemente averiados, además de 450 aviones perdidos en tierra o en combate aéreo, contra algunos aviones japoneses derribados, fué el asombroso balance del ataque.

El 10 de diciembre, tres días después, cuando la Escuadra inglesa intenta oponerse a los desembarcos de los japoneses en la costa este de Malaca, el ataque de la aviación japonesa hunde los dos acorazados ingleses. El Japón se hizo dueño del mar sin que su flota disparase un solo cañonazo. A partir de este momento empiezan sus operaciones ofensivas, que no son sino la explotación del éxito de esos dos combates.

El ataque por los ingleses a la Escuadra italiana en Tarento, del que ya hemos hablado, es otro ejemplo de ataque a una base naval con fines estratégicos, con el que unas escuadrillas de aviones torpederos, en combinación con un bombardeo aéreo, reducen la potencia de la Flota italiana a un 50 por 100, produciendo a los países del Eje una grave crisis estratégica que permitió los avances del General Wawel en Africa, y que sólo fué conjurada con la llegada de la Aviación alemana a Sicilia, que no permitió a los ingleses explotar la superioridad naval adquirida, adueñándose del canal de Sicilia y asegurando otra vez las comunicaciones con el norte de Africa a los italo-germanos, mientras los ingleses se retiraban del Mediterráneo central.

Como intervención táctica en combate naval tenemos el combate de Matapán, con el torpedeamiento del "Littorio", y el también citado, de localización y torpedeo, del acorazado alemán "Bismarck".

En la batalla aeronaval de Midway, el 4 de junio de 1942, los japoneses, continuando su expansión, atacan esta isla con una gran formación naval de desembarco con numerosos portaviones; pero aquélla se hallaba defendida por gran cantidad de fuerzas aéreas americanas que repelieron el ataque, retirándose los japoneses después de per-

der cuatro portaviones, dos cruceros pesados, tres destructores y 275 aviones. Este combate y la batalla aeronaval del mar del Coral, señalan el punto de partida de la reacción anglosajona en el Pacífico después de los primeros desastres sufridos.

Desembarcados los japoneses en Nueva Guinea y las islas Salomón, y amenazando el Continente australiano, tienen lugar las batallas del Pacífico sudoccidental. Formaciones navales y aéreas, americanas y australianas, compuestas principalmente de portaviones, cruceros y unidades ligeras, con gran cantidad de aviación de bases en tierra actuando a larga distancia, se les opusieron, dando lugar a una serie de importantes acciones en el mar del Coral que duraron desde mayo hasta noviembre de 1942 y se llamaron: batalla del mar del Coral; primera, segunda y tercera, de las Salomón; de Bougainville, etc. Estas batallas se llamaron por los aliados aeronavales, y por los japoneses, aéreas; el elemento preponderante en ellas fué la aviación. La mayor parte de las veces los buques no llegaron al contacto balístico, ni siquiera a verse. Los encuentros fueron muy costosos (los anglosajones confesaron un total de pérdidas de nueve cruceros, tres portaviones, 19 destructores y numerosos barcos de transporte; los japoneses, un acorazado, 21 navíos de guerra no especificados y 15 transportes, sin contar en uno y otro lado los averiados), y todos ellos fueron resueltos por la acción aérea.

Sería necesario citar todos los combates navales de esta guerra para mencionar las intervenciones tácticas de la aviación en la lucha naval, y ya en nuestra guerra de Liberación hubo importantes intervenciones de este género, siendo una de ellas el hacer que la flota roja abandonase las aguas del Estrecho de Gibraltar después de un bombardeo de aviación, seguramente con una valoración exagerada del poder de los aviones que lo hacían, pero con una visión exacta de lo prohibitivo que resultaría para quien intentase el paso de un Estrecho como aquél, la existencia de una aviación con bases en sus dos orillas dispuesta a defenderlo.

Esta guerra nos ha demostrado que el buque más poderoso, el acorazado, ante los ataques de una aviación sucumbe. No vale para sostener lo contrario el artificio de lla-

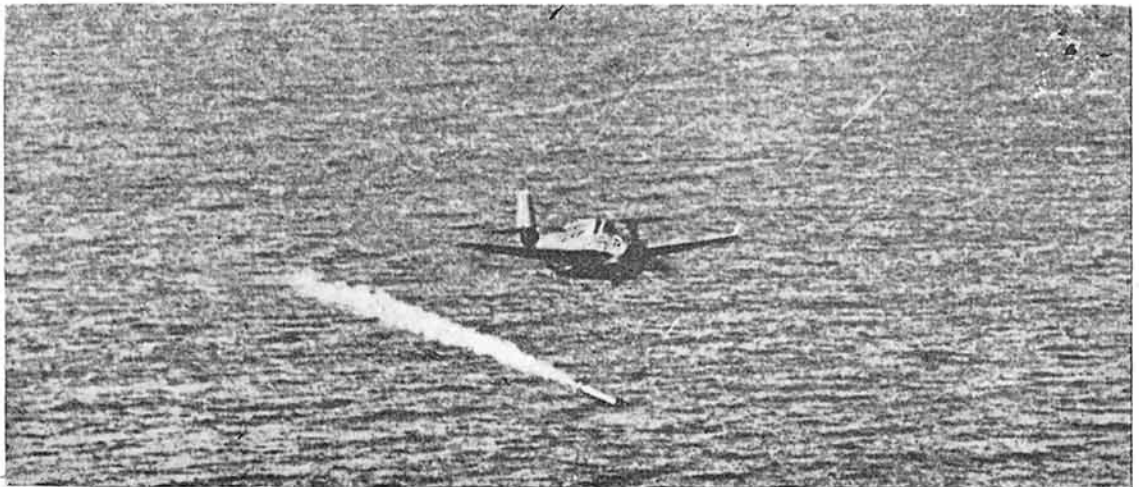
mar "acorazado" no a un buque, sino a un "concepto": el del maridaje de la máxima potencia ofensiva y de la máxima capacidad de resistencia. Se dice que el "concepto" acorazado está materializado hoy por el conjunto de un buque de línea rodeado de una cortina de destructores y cubierto por una sombrilla de aviones de caza, cuya base es un buque portaviones, que hoy ya es una especie de hermano siamés del buque de línea. A esto agregaremos nosotros que el "concepto" o reunión de "conceptos" sucumbe también ante una aviación poderosa, ya que lo limitado en número y características de los aviones que podrían ser su sombrilla, harán que en poco tiempo de combate desaparezcan ésta y sus bases. Esa idea sólo puede sostenerse frente a una aviación pequeña o a gran distancia de las bases aéreas enemigas, es decir, en combates entre escuadras navales; pero no puede sostenerse seriamente ante el ataque de un fuerte poder aéreo; en la lucha de una Aviación contra una Escuadra. Los ejemplos de esta guerra son concluyentes, sin necesidad de la intervención de la bomba atómica.

Para los que aún crean en la invulnerabilidad del acorazado, podemos recordar los siguientes hechos concretos de esta guerra: el día 10 de diciembre de 1941, la Escuadra inglesa del Extremo Oriente, compuesta por los acorazados "Príncipe de Gales" y "Repulse", protegidos por destructores, navegaron a lo largo de la costa de Malaca para

impedir un desembarco japonés. Descubierta por una escuadrilla de reconocimiento y atacada por la Aviación japonesa, en unas tres horas se hundieron los dos acorazados por efecto de los impactos de torpedo y bombas de los aviones. El ataque se hizo por unos 60 aviones, y según datos ingleses, perdieron siete. El "Príncipe de Gales" era uno de los más modernos acorazados de la Armada inglesa. El Almirante había previsto que tendría que luchar contra un acorazado japonés, pero es seguro que no contaba con el ataque aéreo, o no creía en sus posibilidades destructoras.

El más moderno acorazado alemán, seguramente el mejor protegido del mundo, el "Tirpitz", fué hundido en un bahía noruega por bombarderos de la R. A. F. inglesa, que le lanzaron bombas de 5.500 kilogramos desde gran altura, siendo su bombardeo tan preciso que varias bombas hicieron explosión en la misma cubierta del buque. Otras estallaron en el agua, cerca del casco, pudiendo también ser ésta la causa de su destrucción, ya que el buque se escoró y hundió como si éstas le hubiesen hecho el efecto de varios torpedos aplicados por debajo de su coraza, al hacer explosión a bastante profundidad.

El acorazado "Bismarck", gemelo del anterior, ya vimos cómo después de su combate victorioso contra el "Hood" y el "Príncipe de Gales", es localizado y acosado por aviación, por ella torpedeado y averiado hasta dejarlo inmovilizado y casi indefen-



*Avión torpedero en el momento de un lanzamiento.*

so. Fué rematado por algunos buques cuando ya no era más que un blanco fijo para la aviación torpedera.

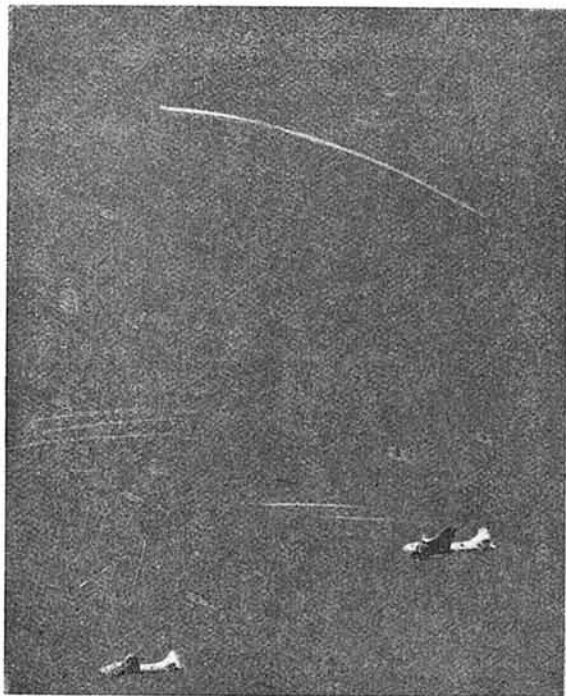
Los acorazados "Arizona" y "Oklaoma", en Pearl Harbour; el "Haruna", en Filipinas, y otros japoneses hundidos por aviones torpederos; el acorazado "Roma", volado por una bomba aérea de la aviación alemana, todo esto hace pensar que tal invulnerabilidad no puede afirmarse. Hablamos solamente del buque más resistente, y de los hundidos, porque si citásemos también los averiados, o si intentásemos dar los nombres de los cruceros, portaviones, destructores y barcos de guerra de otros tipos, destruidos por los aviones, formarían una lista interminable.

Se argumenta que los acorazados hundidos no tenían completa su defensa; que el "concepto" acorazado encarna máxima potencia ofensiva a la vez que máxima capacidad de protección, cuando le acompañan sus buques auxiliares. En la época del cañón solo, al acorazado le bastaba la coraza. A la aparición del torpedero y submarino surge el destructor, que es tanto como sacar del acorazado la defensa o protección activa, rodeándolo de destructores. A la aparición del avión se dice que el "concepto" se ha ampliado, agregándole el portaviones, que ha de llevar la caza para su defensa, además de la artillería antiaérea del corazado y destructores. Se ha aumentado así la protección activa externa. Pero falta agregar a esto que, como el papel del portaviones actualmente no es sólo defensivo, sino también ofensivo, transportando aviones torpederos y de bombardeo, para atacar a la flota enemiga a distancias mucho mayores que el alcance de la mayor artillería, resulta así que se ha salido fuera del acorazado también el máximo poder ofensivo, quedando, al parecer, poco poder ofensivo y defensivo en el primitivo acorazado.

No es difícil imaginar lo que hubiese sido el combate de Malaca, por ejemplo, si el "Príncipe de Gales" y el "Repulse" hubiesen llevado el portaviones correspondiente. Sabido es que el ataque se hizo simultáneamente por varias oleadas de bombarderos a mucha altura y por varias escuadrillas de torpederos en vuelo rasante. Seguramente, la variación hubiese consistido en que los cazas hubieran despegado, y mientras en el aire se libraban combates que habrían

aumentado las pérdidas japonesas, el primer ataque hubiese sido contra los portaviones, cuyo hundimiento equivalía al derribo en masa de todos los aviones de la defensa. Después, se hubiesen hundido igual los acorazados, reiterando el ataque si era preciso. Los ingleses hubiesen perdido un barco más y algunos aviones.

Esa aviación embarcada sólo es apta para encuentros con otra escuadra naval, análogamente dotada de aviones; pero es inútil contra una aviación fuerte con bases en tierra. Así ha tenido que reconocerse en cuantas ocasiones se ha presentado esa circunstancia. Por eso, al acercarse al Japón, aun teniendo ya éste una aviación exhausta, se buscaron bases en tierra para la acción aérea contra la metrópoli, y para defender la propia flota si era preciso. Si la Escuadra inglesa no sufrió fuertes ataques de la Aviación italiana en el Mediterráneo, fué seguramente por las mismas causas que tampoco tuvo que temer a la Flota italiana, aun siendo ésta superior a ella. Pero eso no indica que una escuadra no corra grave riesgo estando al alcance de una aviación con bases en tierra. Noruega, Creta y la llega-



Protección de caza. Estelas de vapor que en el espacio dejan los "Thunderbolts" que protegen los flancos de una formación de "Fortalezas".

da de la Luftwaffe al Mediterráneo, lo pusieron bien de manifiesto. En enero de 1941, en la batalla aeronaval del canal de Sicilia (Aviación alemana contra Escuadra inglesa dotada de portaviones), la Marina inglesa sufrió grandes pérdidas en el Mediterráneo, y el dominio del aire por el Eje hizo cambiar el curso de la campaña del desierto, a pesar de la aviación embarcada. Creta fué una verdadera catástrofe para la Escuadra británica. La aparición en Africa de las fuerzas del Eje, que obligaron a retirarse a Wawel, fué, como Noruega, el resultado del dominio del mar como consecuencia del dominio del aire alemán contra un abrumador poder naval.

Los intentos de convoyes a Malta en el verano de 1942, después del dominio aéreo por la Aviación alemana establecida en Sicilia, dieron lugar a duros combates aeronavales, con graves pérdidas de buques para los ingleses, que les convencieron de su inaccesibilidad; situación que duró hasta que, después de los desembarcos aliados en Africa, pudo actuar la Aviación angloamericana desde bases en tierra, poniendo de manifiesto la inferioridad de la aviación embarcada, ya que anteriormente, en el Mediterráneo, se encontraban los portaviones "Ilustrius" y "Furius", que fueron averiados, y el "Eagle", que fué hundido.

Los acorazados alemanes "Scharnhorst" y "Gneisenau", con el crucero "Prinz Eugen", pasaron a lo largo del canal de la Mancha, en febrero de 1942, frente a la Escuadra inglesa, porque fuertes contingentes de la Luftwaffe se encargaron de protegerlos de todo ataque de mar y tierra, perdiendo los ingleses tres destructores y 63 aviones. Los barcos ingleses y americanos pudieron actuar frente a las costas, en los desembarcos de Sicilia, Italia y Francia, porque la Aviación aliada impidió todo ataque de la alemana, que había perdido el dominio del aire.

La ofensiva aérea y el dominio del aire sobre el mar será, en general, misión de las unidades aéreas con bases en tierra dentro de los límites, cada vez más amplios, de su radio de acción. La aviación embarcada la completará donde ella no alcance o donde no pueda actuar oportunamente.

La aparición de la aviación en la batalla naval ha impuesto nuevas normas en la construcción naval, en la organización de

las escuadras, en su táctica y en toda la conducción de la guerra en el mar. El clásico desarrollo de la batalla naval ha quedado trastornado. El combate será siempre aeronaval, y comenzará cuando los aviones de exploración hagan despegar a las fuerzas aéreas con bases en tierra, o a la embarcada, para atacar a los buques enemigos, entablando si es preciso la batalla por la supremacía aérea. Este contacto aéreo precederá siempre, en muchas horas y a veces en días, al avistamiento y al contacto balístico de los buques, el cual, muchas veces, no se producirá por haberse resuelto antes el combate, bien por hundimiento de buques, o por abandono de uno de los dos bandos, al darse cuenta del poder enemigo.

En el ataque a las bases navales, donde las escuadras se consideraban hasta ahora en seguridad, se ha mostrado como arma revolucionaria, que ha hecho inútil la artillería de costa, que era su principal garantía. El concepto de estas bases tendrá que evolucionar, cambiando el criterio de concentración por el de dispersión, tanto de las fuerzas a ellas acogidas, como de todos los múltiples servicios que las integran. Aquellas bases de entrada o boca difícil, y bien defendidas por artillería y otros medios, reuniendo en su interior gran cantidad de buques en poco espacio, abrigados por su artillería gruesa, están llamadas a desaparecer. Las nuevas bases habrán de ser amplios espacios donde las escuadras puedan fondear diseminadas. Su defensa exigirá el establecimiento de numerosos aeródromos, con aviación de bombardeo, caza y torpederos, además de aviones de exploración.

Respecto al bombardeo de puertos o puntos de la costa por buques de línea, sabido es que las acciones de esta clase sólo podían ser paradas por una poderosa escuadra o por la artillería primaria de la defensa de costas o bases. Hoy ni con el acompañamiento de los portaviones correspondientes a los "conceptos acorazados" que formen su escuadra, se atrevería a hacerlo ningún Almirante si sabe que enfrente tiene una poderosa aviación con bases en tierra y dotada de bombarderos pesados y medios, aviones torpederos y caza. Solamente si otra aviación en bases próximas le garantiza el dominio del aire podrá realizarlo sin exponer su escuadra a un desastre.

Además de ello, esas ofensivas o ataques

político-estratégicos, no se hacían a los puertos o ciudades de la costa porque se creyese que en ellos residía el centro neurálgico del país, ni tampoco porque fuesen las ciudades más importantes. Se hacía porque la Escuadra era la poderosa arma siempre dispuesta, que permitía hacer un castigo rápido sin necesidad de movilizar la fuerza armada del país, y hasta sin declarar la guerra; y ella sola podía ofender a los lugares del litoral. Pero cuando ya es imposible alcanzar la capital o cualquier centro importante sin necesidad de que esté en la costa, a la aparición del arma aérea, esas misiones a larga distancia y rápidas serán encomendadas a ella, igual si son en la costa como si son en el interior.

No se puede pensar que ya no sirven las escuadras, pero es evidente que el papel absoluto y resolutivo del buque ha ido disminuyendo. Creemos que los medios clásicos subsisten, pero juntamente, o aún mejor, amparados por el aire, sin cuyo dominio de nada sirven.

Los medios de agresión de los aviones progresan rápidamente, sin que pueda imaginarse igual progreso en la protección del buque. Las bombas son ya de diez toneladas y son también atómicas. Esta última modificará el concepto del bombardero. Estos aviones habían ido aumentando de tamaño progresivamente; ahora podrán reducir su capacidad de carga. Podrán ser aviones del tipo de reacción con sólo 200 ó 500 kilogramos de carga y con velocidad de más de 1.000 kilómetros por hora, lo que hará difícil su caza.

Es cierto que en algún país se están construyendo acorazados de 50.000 toneladas; pero también es cierto que ese país está convencido de poseer la mejor aviación del mundo, capaz de alcanzar en vuelo todos los Continentes. Algunas informaciones atribuyen al Almirantazgo británico la intención de modificar radicalmente su programa de construcciones navales a causa de la aparición de la bomba atómica.

El avión es ya de imprescindible necesidad para una fuerza naval que no quiera combatir en inferioridad de condiciones. Le es necesaria aviación para misiones de seguridad y de combate: exploración, reconocimiento, vigilancia y descubierta; defensa contra aviones, torpedeo, bombardeo, escol-

ta antisubmarina, cortinas de ocultación y observación del tiro. Para todas estas necesidades es precisa una aviación de cooperación con la Marina, que puede estar embarcada (portaviones y aviones catapultables) o en bases de la costa.

Hasta aquí y en lo táctico, estamos dentro del dominio de lo clásico, de lo normal; pero en cuanto se pase de ahí, podemos llegar a lo revolucionario. El avión entró en la Marina como un modesto catapultable que no inspiraba gran confianza en cuanto a su utilidad. Pasó después a ser el portaviones uno generalmente por escuadra, que muchas veces era considerado como un estorbo para la marcha y para las evoluciones del combate. Esta guerra ha aumentando el prestigio del portaviones hasta ser considerado hoy como un elemento inseparable del acorazado, para formar una "unidad" con él, ya que buque de línea sin portaviones se considera actualmente incompleto e indefenso, siendo ya necesarios en las grandes escuadras tantos portaviones como acorazados.

Dejándonos llevar algo por la fantasía, pero siempre de la mano de hechos históricos, y conducidos también por aquellos que piensan que la Marina ha de poseer todos los aviones necesarios para la guerra en el mar, podemos encontrarnos (si la escuadra ha de llevarse su aviación a bordo, capaz de conquistar el dominio de su aire y atacar con gran potencia destructora a su adversaria) con la posibilidad de que el portaviones sea el barco principal y el más numeroso de la escuadra; el que la dé su máximo poder defensivo y ofensivo, pasando los buques de línea a un papel secundario, de protección a ese poder. Llegamos así a lo revolucionario. Es decir, que si la necesidad obliga a la Marina a saturarse de aviación, se convertirá en una potente fuerza aérea sobre aeródromos flotantes. Los buques, como ya ha ocurrido en la mayor parte de los combates del Pacífico, no llegarán casi nunca a emplear sus cañones contra otros buques. Al hipertrofiarse el órgano aéreo de la escuadra, variará el concepto de contacto de las fuerzas navales, cambiándose el contacto artillero por el aéreo, combatiendo dos grandes masas de aviación a cientos de millas de distancia algunas veces.

¿Puede llegarse por ese camino a la su-

presión de los buques de línea? Acaso no; pero sí a una inversión de valores. La potencia aérea, protegida por buques, del enemigo de superficie, en vez de la potencia a flote protegida por aviones del enemigo aéreo.

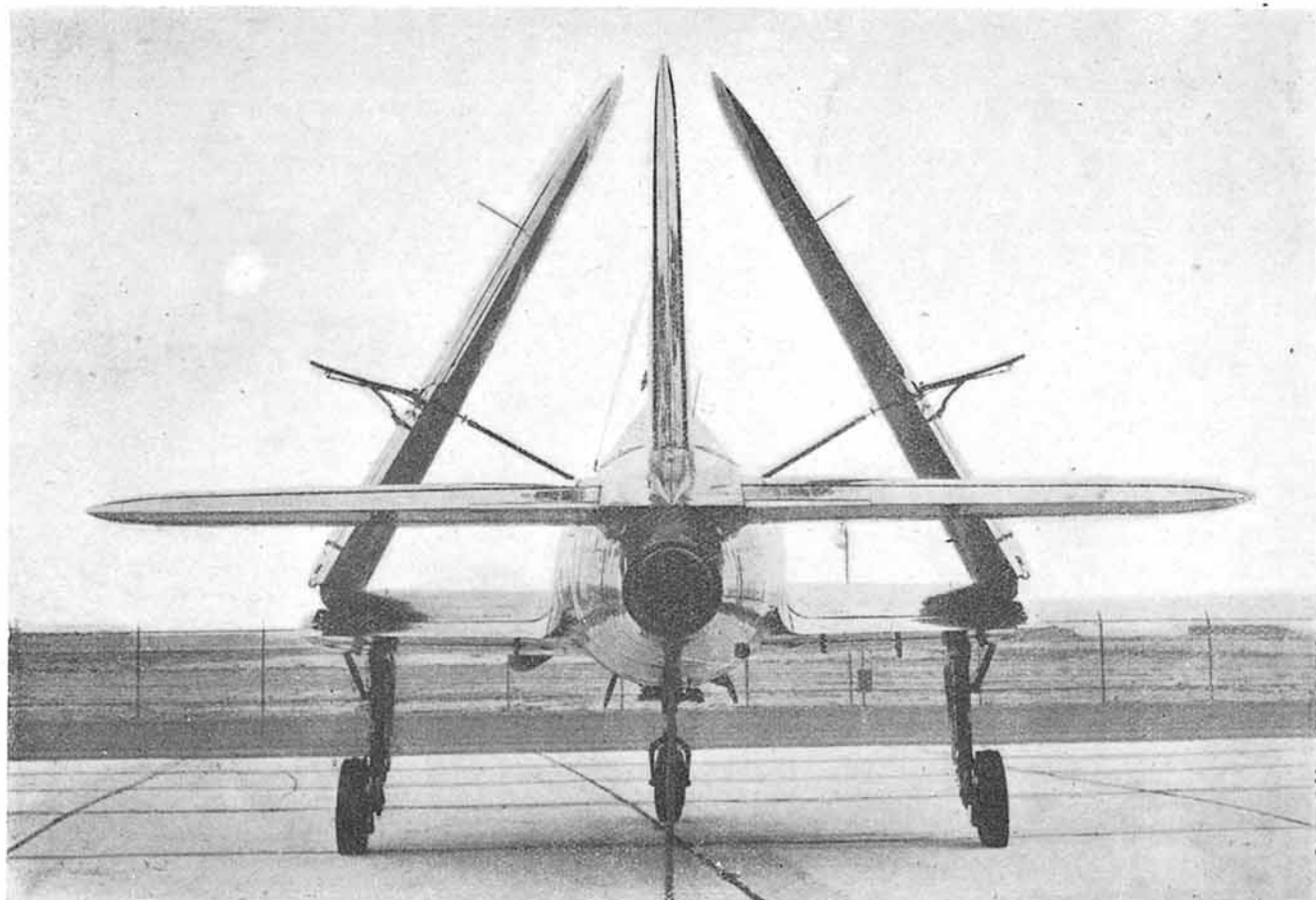
Ese concepto, que pudiéramos decir de gran plataforma o aeródromo móvil sobre el mar (suma de plataformas), custodiado por buques, ha de tener una justificación, y ésa no puede ser otra que su empleo en lugares muy alejados, a los que la aviación de bases en tierra no pueda llegar. Donde ésta alcance, sobra esa complicada organización.

Es muy difícil someter a reglas fijas la constitución de las fuerzas navales y aéreas en este aspecto. Cada escuadra, cada guerra y aun mejor cada mar, plantea un problema diferente, que ha de tener distinta solución. Será necesario guardar siempre una lógica proporción entre lo flotante y lo aéreo. También aquí ha de aparecer el concepto de cooperación inmediata o táctica y cooperación lejana o estratégica. La estratégica no puede despegar de portaviones.

Necesita bases en tierra, que a veces, como en el Pacífico, será preciso conquistar previamente.

Como resumen, la participación de la Aviación en todos los cometidos de acción sobre el mar, se ha manifestado también como resolutiva. El dominio del aire ha impedido o permitido las acciones navales; ha sido decisiva su actuación en la protección de convoyes; ha realizado ataques a toda clase de barcos y a bases navales con rotundo éxito; ha complementado y a veces suplido a la acción naval, actuando unas veces por sí misma y otras cooperando con las fuerzas de superficie; ha resuelto batallas navales sin que los buques lleguen a emplear su artillería; ha minado puertos o zonas y atacado submarinos con cargas de profundidad; en una palabra, ninguna misión naval ha prescindido del avión.

Las viejas ideas se resisten a dar beligerancia al avión con sus especiales sistemas de acción, en una especie de nuevo bayardismo. Así, si en un ataque torpedero en vuelo rasante se hunde una escuadra, se dirá



*El Ryan FR-1 "Fireball", caza con un motor de reacción y otro de explosión, proyectado para la aviación embarcada.*

algo despectivamente que fué un golpe de mano afortunado. Si en vuelo a gran altura, cuando el buque ni siquiera ha podido oír al avión, con poderosas bombas y en un ataque modelo de precisión, se hunde un acorazado o se destruyen los de una base, se dirá que fué una sorpresa que no volverá a repetirse nunca, etc. Pocas veces se admite que se trata de serios combates de aviones contra barcos, en los que éstos tienen pocas probabilidades de victoria.

No especulemos con hipótesis de lo que pudo ser o lo que debía haber sido. Hablemos de realidades, y los hechos reales son: que aviación hunde toda clase de buques; que como elemento móvil capaz de atacar las escuadras enemigas, sustituye al buque y aun lo aventaja en rapidez, alcance y economía; que como ataque y defensa del tráfico marítimo, ha resultado un arma extraordinaria, especialmente en la modalidad, vedada para el buque, de atacar los puertos de desembarco de los grandes convoyes, destruyendo las instalaciones e imposibilitando o perturbando considerablemente el abastecimiento; en una escuadra, el avión es el mejor torpedero y el mejor explorador; en el ataque a las costas enemigas, bombardeo y minado, ha resultado insustituible, pudiendo hacerlo hasta en el caso de carecer de marina o ser débil, siendo en el bombardeo su acción mucho más destructora que desde el buque, por el mayor peso de explosivo del proyectil de avión.

Para cuanto queda dicho sobre la influencia del poder aéreo en la guerra sobre el mar, es lo de menos si en la organización actual (constantemente sometida a variaciones) los aviones que tuvieron esos éxitos eran unas veces de la Marina y otras de los Ejércitos del Aire. Ese detalle no quita valor ni fuerza a las ideas, inmutables en sí. Lo expuesto se refiere a la aviación en abstracto, importando poco para nuestras consecuencias que esos aviones pertenezcan orgánicamente a una Aviación naval o a unas Fuerzas Aéreas. La parte orgánica será diferente en cada país, pues ha de depender del volumen o poder de su escuadra y de las posibilidades económicas de la nación. No será aplicable para quien no tenga una verdadera escuadra de buques de línea la solución que adopte un país que cuente sus acorazados por decenas. En algunos casos estará justificada o impuesta

una Aviación naval; en otros, con posibilidad de bases siempre en tierra y sin portaviones, sería un gasto inútil.

Dentro de la aviación embarcada, ésta parece ser la era del portaviones. El catapultable parece que muere por estar siempre en inferioridad de características, por su difícil conservación y recuperación y por ser un estorbo en la cubierta de los buques en sus movimientos y en el combate. Acaso quede relegado solamente a los cruceros, para su utilización en largos "raids" aislados, corsarios, etc. El catapultable difícilmente conseguirá escapar a la reacción de una aviación de portaviones, como el avión de portaviones no escapará fácilmente a la aviación de bases terrestres en general, y más especialmente a la de largo radio de acción y gran velocidad, tipos modernos de reacción a cuyo nacimiento, o más bien a cuyos primeros vagidos, asistimos hoy.

Con nada de esto intentamos decir, como Alexander Seversky (aviador naval ruso, hoy nacionalizado americano), que los acorazados pueden dejarse para los museos de armas antiguas, o que la Marina llegará a ser un auxiliar secundario del poder aéreo; pero sí que, como en tierra, ninguna acción será ya posible sin la intervención aérea y sin el dominio del aire. Todas han estado presididas por él y a todas se les puede sacar ese factor común.

La estrategia y las tácticas particulares de los Ejércitos de Tierra y Mar han variado, dando entrada a la tercera dimensión en todos sus planes. Un Mando superior, coordinador de los tres Ejércitos e implantador de la unidad de acción, es indispensable. Este organismo y la preparación de Mandos y Estados Mayores capaces de abarcar los tres elementos, serán factores indispensables para el éxito.

El director de la guerra habrá de verla en todo su conjunto, sin orientarla en un solo sentido, sin la debida ponderación o proporción entre los tres elementos. Ya no se puede hacer guerra naval o guerra aérea, por ejemplo; las acciones en tierra, mar y aire han de estar tan engarzadas, se han de complementar y apoyar de tal forma, que el conjunto opere con la cohesión de una fuerza única.