



Por ANTONIO RUEDA URETA  
Coronel de Aviación.

Cuando se hizo indiscutible el nuevo axioma de la supremacía aérea para garantizar el éxito de toda operación de superficie, la importancia primordial de la Aviación fué un hecho contra el cual nadie deseaba estrellarse atacándola de frente. Entonces llegó el momento de los ataques indirectos, dirigiéndolos contra la Aviación Estratégica, desencajando más allá de sus naturales términos la importancia de la Aviación Táctica, o apoyando el sistema de las *bases avanzadas*.

Como ha dicho muy bien el General Vandenberg, Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Americana, nunca se dijo Infantería, ni Artillería, ni Caballería "estratégicas" o "tácticas"; ni tampoco Marina "estratégica" o Marina "táctica". Del mismo modo, toda la Aviación, según los momentos y las necesidades, puede ser empleada para fines estratégicos o tácticos, aunque unos tipos de aviones (como ciertos tipos de

navíos) se presten mejor a empleos próximos y de efectos inmediatos que a propósitos más alejados en distancia o de resultados más distantes en tiempo. Es difícil, y sería tonto, luchar contra denominaciones sancionadas ya por venirse empleando desde hace tiempo; pero toda la Aviación es táctica y estratégica a la vez, en cuanto a su posible empleo.

En el momento actual de la recalcitrante resistencia a adelantarse a lo que el pasado enseñó para venir a lo que el futuro claramente aconseja, nos encontramos con una nueva *mentalidad Maginot*; que esta vez no va en contra de las Unidades de carros y tanques, sino en contra de las concepciones puramente aeronáuticas que debieran caracterizar a la política militar en esta Era del Aire.

Esta nueva mentalidad Maginot, para no caducar, acude ahora al artificio de la ne-

cesidad y revalorización de las *bases avanzadas* lejanas a la metrópoli.

En esa forma, y como consecuencia, se llega a que mientras más Aviación, más *bases*, y para su sostenimiento, suministro y conservación defensiva, más Marina y más Ejército. Es un recurso del espíritu de conservación de las Armas de superficie ante el peligro de mediatización que para ellas significa el auge logrado en la segunda guerra mundial por el Arma Aérea como elemento principal para el ataque y la defensa de un país.

A fin de analizar este hecho, supongamos que partimos de la existencia de un determinado poder aéreo. Caben dos hipótesis:

a) Bases avanzadas lejanas a la metrópoli, para desde ellas, con un número de aviones determinado, hacer un mayor número de servicios con mayor carga de bombas, puesto que se harán a menor distancia;

b) O bases metropolitanas, para operar desde ellas con aquel mismo número de aviones, pero a gran distancia y con menor carga de agresivos, así como haciendo un menor número de servicios en igual lapso de tiempo.

A primera vista parece que no puede haber dudas en preferir lo primero. Pero si tomamos en cuenta una consideración, la cosa puede variar mucho. He aquí esa consideración clave: ¿Pueden unas bases avanzadas lejanas ser suministradas y conservadas a pesar de los ataques continuos de un poder aéreo enemigo que actúe intensamente por hallarse próximas a él?

Si a esta pregunta se contestase *sí*, seguirá pareciéndonos indudable la preferencia por la hipótesis a); pero si a esta pregunta se contestase *no*, la preferencia por la hipótesis b) sería la única que estaría forzosamente impuesta como posible.

La primera es la tesis sostenida por los directores de la "política militar" de los Ejércitos de superficie, ya que ninguno de ellos podría hacer una guerra de ultramar, intercontinental, sin tales bases lejanas avanzadas; ni tampoco sin bases intermedias, en una guerra de saltos sucesivos, al estilo de las fases iniciales de la reacción ofensiva en el Pacífico contra el Japón, hasta que el ataque aéreo directo fué posible según los radios de acción de la Aviación

de aquella fecha, y se ganó la guerra evitándose muchos otros saltos aún intermedios. El Ejército japonés estaba muy entero todavía, y muchas bases enemigas fueron dejadas atrás, o a un lado, como ganglios calcificados.

Los triunfos iniciales del lado japonés, llevando sus avances y ocupaciones más allá de la imperfecta y limitada organización y posibilidades de su propia *logística*, además de demostrar su falta de conocimientos y de experiencia en esa rama del Arte Militar, llevaban un germen de vulnerabilidad y de forzoso fracaso, por tener que resultar insostenibles e imposible de suministrar tal sistema de *bases avanzadas*, cada vez más numerosas y lejanas. Esto no debería olvidarse, aunque otras naciones tengan mejor organizada su *logística*.

Para una concepción de la guerra con elementos de Tierra y Mar, es *de cajón* el caer en la necesidad forzosa de una política militar de bases avanzadas e intermedias.

Y en seguida es corolario obligado que a más aviación hacen falta más bases, siempre que se siga pensando en "el trinomio clásico", que tras la primera Gran Guerra aceptó la existencia de la Aviación y su inclusión en una "ecuación óptima" del poder armado, a base de fuerzas de Aire, Mar y Tierra, casi equilibradas. Con esa concepción militar se ganó y se terminó la segunda Guerra Mundial, y por eso pesa mucho y se comprende que estén enamorados de ella bastantes mandos militares.

Pero volvemos a repetir: ¿Se podrán en una nueva guerra suministrar por mar y por aire las bases avanzadas lejanas? ¿A pesar de la oposición de un poder aéreo enemigo efectivo?

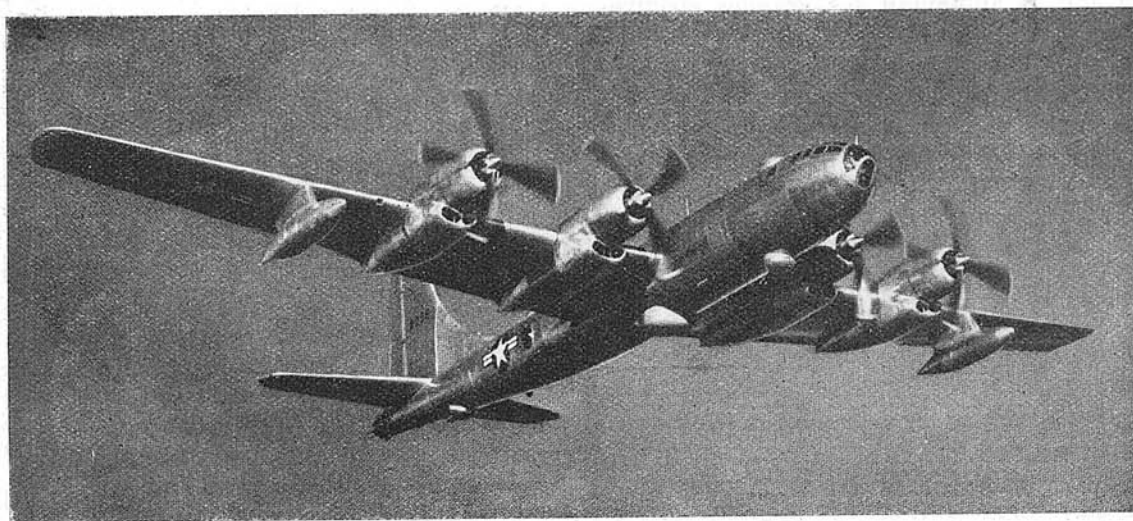
Todavía nos atrevemos a decir que si esas bases lejanas avanzadas están a igual distancia, aproximadamente, de la metrópoli que de las bases aéreas enemigas, podrían conservarse, pues a pesar de la crisis de la defensiva, el ataque aéreo quizá no fuese abrumador ni aplastante. Pero si están muy próximas a las bases aéreas del ataque enemigo y muy lejos de la metrópoli, creemos que no se podrían conservar, y entonces sólo quedaría para ser tomada en cuenta la hipótesis b) de las dos que hicimos anteriormente.

Ligado a la no posible supervivencia de las bases avanzadas va la necesidad de los aviones del mayor radio de acción posible, aunque sea sacrificando cierta cantidad del agresivo transportado para poder llevar más combustible, como lo exige el vuelo de ida y regreso, o acudiendo a suministros de combustible en vuelo, que se les proporcionaría desde *bases aéreas* situadas a mitad de distancia, que ya anteriormente hemos aceptado como posibles de conservar.

Este concepto de la Aviación de gran radio de acción había de ser con aviones enormes, muy bien armados, y a los cuales acompañaría una caza de protección desde

igualdad o equilibrio, equivale al mismo error que cometieron los franceses con la *mentalidad Maginot* y con la construcción de aquella línea fortificada sólo porque la I Guerra fué una guerra de posiciones, en la cual "la trinchera" era el recurso que permitió resistir, alargar la guerra y conseguir la victoria.

La II Gran Guerra fué, por el contrario, una guerra de movimiento, lucha de tanques y de aviación, que dejó a un lado (como el esqueleto de un dinosaurio de museo) a la línea Maginot, y que logró la victoria por la Logística y por la Estrategia, llevadas a sus más amplias aplicaciones y a unos al-



aquellas bases situadas a mitad de camino y solamente hasta donde alcanzase el radio de acción de la caza, que igualmente saldría a esperarlos a su regreso; o bien tendrían que operar sin protección de caza, confiados a su propia velocidad, a una enorme altura de vuelo y al armamento propio, numeroso y potente, lo cual, a su vez, por su peso, también disminuiría la cantidad de bombas a transportar y hace pensar en agresivos atómicos.

La preponderancia de la Marina y de las fuerzas de Tierra, en una u otra hipótesis, es muy diferente. Alejandro P. de Seversky considera que la hipótesis de las bases avanzadas lejanas a la metrópoli y próximas a un enemigo aeronáuticamente fuerte, como asimismo la reafirmación para una guerra futura conservando el trinomio "Aire-Tierra-Mar" en una ecuación óptima de sensible

cances como nunca se hubiera soñado antes de la aparición del Poder Aéreo.

Lo mismo pudiera ocurrir con la *nueva mentalidad Maginot* (la hipótesis de las bases avanzadas lejanas).

Un triste compromiso ha sido en Corea el tener que hacer una guerra al estilo de las de ayer con las armas preparadas para la guerra de mañana; pero un enorme error, por el que se podría pagar el precio de un fracaso no recuperable, sería ponerse en el caso de tener que hacer la guerra de mañana con armas y conceptos tercamente conservados de la guerra y la victoria de ayer.

Vemos, pues, que la concepción de la guerra futura, con apoyos en bases lejanas o sin ellas, viene ligada al concepto del alcance o radio de acción de los aviones (al que deban y puedan tener).

Si se parte del radio de acción máximo posible, se llegará a la consecuencia de la guerra con bases, o sin ellas, según a lo que obligue aquel radio de acción. Si se parte de la concepción de bases avanzadas, o sin bases, se llegará a la consecuencia del máximo radio de acción que hayan de tener forzosamente los aviones, dentro de las posibilidades técnico-mecánicas de hoy día.

He aquí las dos maneras completamente distintas, y aun opuestas, de enfocar el problema de la política aeromilitar. Dos políticas: la una es la que tratan de imponer los mandos de los Ejércitos de superficie, porque en ella se afirma su supervivencia y aun se aumentan sus grandes efectivos; la otra es la política que presentan como más acertada, más económica y más decisiva los técnicos y los mandos del Aire en todos los países del mundo en esta nueva Era del Aire y de la energía atómica.

Ligados a esas bases (metropolitanas o avanzadas) y a los radios de acción, van dos postulados o principios fundamentales de Doctrina Aérea de empleo:

a) El alcance efectivo del Poder Aéreo debe ajustarse a las dimensiones máximas del teatro de operaciones.

b) El radio de acción o alcance de los aviones será quien señale la máxima concentración posible de las Fuerzas Aéreas de cada frente (o sector de frente), siempre tratándose de repartirlas o diluirlas lo menos posible.

Por el espíritu o contenido contrario que puede transparentarse en ambas proposiciones, se desprenden de ambas aquellas dos mismas concepciones o políticas opuestas, ya que podríamos considerar que el alcance máximo de una Aviación de radio de acción medio señalaría su distribución en sectores del frente total; o bien que el tamaño total de los frentes probables exigirían el radio máximo que la Aviación había de tener.

Hoy día se puede contar con que la técnica es ya capaz de responder a las necesidades o exigencias de la organización y de la política aeromilitar, la cual marcará la tónica de los radios de acción y de las cargas de agresivo, siempre crecientes, en relación a las dimensiones invariables de nuestro planeta.

Es cuestión de querer o no querer; es simplemente cuestión de que triunfe una u otra política militar para la seguridad nacional.

Del triunfo de una u otra política dependerá, pues, el mantenimiento y hasta la ampliación del número de bases actuales en Asia, el Pacífico, Africa y Europa que rodean al enemigo en potencia de las democracias. Y asimismo de allí dependerá también la política de las construcciones aeronáuticas, manteniendo las dimensiones y alcances de los grandes bombarderos en sus dimensiones actuales, o agigantándolos y estirando sus alcances y capacidades de carga más todavía.

