



## Acción aérea sobre el mar

Por MANUEL ALONSO ALONSO  
Capitán del Arma de Aviación.

(Segundo premio del Tema de Arte Militar Aéreo de nuestro Concurso de Artículos)

### Características fundamentales de las Fuerzas Aéreas.

Recordemos que las características fundamentales de las Fuerzas aéreas son:

La *flexibilidad o universalidad*, que reside en su aptitud para el ataque a cualquier clase de objetivo, siempre que esté situado dentro de su radio de acción, y tanto si este objetivo es aéreo como si es terrestre o naval, independientemente también de su situación respecto a la zona de operaciones en la superficie.

La gran *movilidad táctica*, que proporciona a las Fuerzas Aéreas la posibilidad de efectuar una rápida concentración de su poder ofensivo contra el objetivo a atacar, así como también su empleo, brevemente escalonado en el tiempo, en zonas muy alejadas entre sí.

Estas dos características están basadas en la gran velocidad, radio de acción e independencia del medio sobre el que actúan las Fuerzas Aéreas.

Una gran *aptitud para la ofensiva*, consecuencia lógica de las características señaladas anteriormente y de su aptitud para alcanzar la *sorpresa*, puesto que con su velocidad y potencia ofensiva pueden obtener resultados decisivos (en orden al objetivo perseguido en cada acción) antes de la reacción del enemigo.

*Escaso poder defensivo*, ya que ha de defenderse a su vez de unas fuerzas aéreas enemigas que gozan de las tres características precitadas, lo que las hace difíciles de rechazar; no olvidemos que el esfuerzo defensivo que requiere un objetivo no depende de la magnitud de éste, sino del poder de las fuerzas atacantes, beneficia-

dísimas en este caso por la movilidad táctica.

Parece verdaderamente paradójico el que precisamente la Batalla de Inglaterra, exponente de una lucha aérea pura, sea un ejemplo de victoria aérea defensiva, y aún cuando ya en muchas ocasiones se han citado las razones de tal paradoja, y por ello no vamos a entrar en detalles, sí queremos recordar las tres a mi juicio principales:

- Un mal empleo del poder aéreo por parte de la Luftwaffe.
- Una marcada superioridad inglesa en cuanto a calidad (armamento y velocidad).
- Una organización, por parte de los ingleses, de la red de alarma y de la conducción de la caza, maravillosa para aquel tiempo, y que apoyada en el "radar" suprimía la *sorpresa* y capacitaba a la defensa en la utilización a su favor de la *movilidad táctica*. Desde entonces, el poder defensivo de las fuerzas aéreas ha ido alejándose más y más de su poder ofensivo, no vislumbrándose para el porvenir una nivelación de ambos poderes, sino todo lo contrario.

#### Limitación del poder de las Fuerzas Aéreas debida a su radio de acción.

De la primera característica citada deducimos que actualmente las fuerzas aéreas están únicamente mediatizadas por su radio de acción que, aunque aumentando sensible y progresivamente, no las permite atacar desde una base determinada cualquier objetivo. No se considera necesario el llegar a alcanzar los 20.000 kms., ya que con la actual situación geopolítica una autonomía de 25.000 kilómetros, que proporciona un radio de acción efectivo de 10.000 kilómetros, pone al alcance de una fuerza aérea los objetivos de verdadero valor estratégico. No hablamos, por tanto, de posibilidades remotas, sino de hechos que tenemos casi al alcance de la mano.

Hasta 1949, el futuro próximo se dividía en dos claras etapas separadas por una fecha-jalón, aquella en la que Rusia estaría en condiciones de emplear en cierta escala la bomba atómica. Es, sin embargo,

tan importante el problema del radio de acción de las fuerzas aéreas, que para algunos tratadistas, y con ellos y a su cabeza figura el Mayor Seversky, las etapas estratégicas para América son tres:

1.ª Caracterizada por la dependencia de bases aéreas en ultramar.

2.ª Las fuerzas aéreas con base en América pueden alcanzar cualquier objetivo de verdadero valor estratégico.

3.ª Imperio de los proyectiles dirigidos, que hacen pasar a un segundo término al Ejército, la Marina y la Fuerza Aérea.

Hoy por hoy, la limitación que impone el radio de acción nos lleva a un nuevo problema: el de las *bases aéreas*.

#### Bases Aéreas.

El arte naval define a la Marina como *ecuación de buques y bases*. Si para las fuerzas navales tienen una enorme importancia las bases, mayor aún la tienen para las fuerzas aéreas, ya que su *permanencia* en su elemento aéreo es menor, constituyendo aquéllas su gran servidumbre, aun cuando ésta va disminuyendo al aumentar el radio de acción.

Citemos algunos ejemplos de la influencia que la posesión de bases aéreas ha ejercido en la marcha general de la pasada contienda:

En *Europa*: la Luftwaffe, como todos sabemos, estaba orientada hacia la cooperación con el Ejército de Tierra, habiendo llegado a una perfección en dicha cooperación, que su consecuencia, la "Blitzkrieg", llenó de asombro a todo el mundo. Durante las campañas por el oeste de Europa y de los Balcanes todo parecía perfecto, pero en el inmenso teatro ruso se observó la aparición de ciertas pausas en los avances alemanes, que hicieron pensar que tanto la detención momentánea en la línea del Somme, en la batalla de Francia, como las dos pausas menores que precedieron a la evacuación de Narvik por los aliados, tenían un origen común: la necesidad de avanzar las bases aéreas cada vez que la línea del frente avanzaba unos 300 ó 400 kilómetros. La Luftwaffe tenía el brazo muy corto.

En el *Atlántico*: las ocupaciones de Islan-

dia y Groenlandia y el establecimiento de bases aéreas en las Azores, son consecuencia de las necesidades del poder aéreo en la batalla del Atlántico.

En el *Mediterráneo*; siempre que la Luftwaffe prestaba atención al teatro mediterráneo, trasladando una parte de su Aviación a Sicilia, la situación aérea evolucionaba en un sentido favorable al Eje; tal ocurrió en los meses de enero y febrero de 1941 (10 de enero, ataque en que se avería el "Illustrious", comienzo de acciones que impedirán temporalmente a la flota inglesa actuar en el Mediterráneo central), y enero a abril de 1942 (ataques a Malta, verdadero bloqueo aéreo). Tan pronto como la Luftwaffe alejaba sus bases (polarizada su atención en la primera ocasión por el ataque a Rusia, y en la segunda por el traslado a Libia en apoyo del avance de Rommel) los ingleses lograban fáciles comunicaciones entre Gibraltar y Malta, mientras que hacían prohibitivo el tráfico entre Italia y Libia, obligando, incluso a partir de la caída de Tobruk, a abastecer a Rommel por convoyes vía Creta-Tobruk, alejando así el tráfico de Malta y buscando protección en las bases aéreas africanas.

Entre la ocupación de Grecia y la de Creta hubo una pausa destinada a avanzar las bases aéreas hasta el borde mediterráneo.

En el *Pacífico*; el avance norteamericano, a "saltos de rana", se vió regido constantemente por el radio de acción de la Aviación con base en tierra.

La conquista de las Gilbert constituyó el prólogo obligado del asalto de las Marshall, ya que las 1.300 millas que separaban la base aérea de Funafuti, en las Ellice, de la isla de Kwajalein, en las Marshall, era entonces una distancia muy grande para los aviones de reconocimiento fotográfico a cuyo cargo corrían las misiones previas al planteamiento de la operación. Y aún antes de las Gilbert se ocupan otras islas de las Ellice, más próximas al teatro del futuro desembarco. Este fué el comienzo de una serie de saltos cuyo único fin era la conquista de bases aéreas que sirviesen de trampolín para saltar a otras más distantes, permitiendo a las fuerzas aéreas aproximarse a "distancia de vuelo" del Japón, cosa que se vió lograda con la conquista de Saipán, aún cuando fuera luego preciso saltar a Iwoji-

ma y Okinawa, en busca de bases para la caza de escolta y los bombarderos de menor radio de acción.

Imaginemos por unos instantes cuán distinto hubiera sido el desarrollo de la guerra en el Pacífico, si los japoneses hubieran llegado a asomarse, en su avance, al gran desierto acuático que separa América de Oceanía, teniendo en cuenta que la "Fast Carrier Force", de Spruance, se vió incapaz para operar en apoyo de los desembarcos, sin contar con la ayuda de aviones con bases en tierra, mientras no se consiguió una superioridad aérea, verdaderamente abrumadora.

Gracias a las bases aéreas de la Gran Bretaña se pudo desembarcar en Normandía. Si los alemanes hubiesen conquistado las Islas en 1940 ¿cuántos años hubieran debido transcurrir para que los aliados pudiesen desembarcar en Europa con bases de partida en América?

En un orden estratégico superior, así como el ataque a Rusia perseguía objetivos económicos, la invasión de Noruega, Francia, y en cierto aspecto la de los Balcanes, obedecían a la necesidad de conquistar bases para el ataque de la Gran Bretaña en el primero y segundo caso, y como preparación del ataque a Rusia, en el último. Reconocemos, sin embargo, que en todos ellos las bases que se conquistaron fueron tanto aéreas como navales.

¿Qué es una base? Sir Wilfred Limpsey la definía como:

"Gran zona con puertos, ferrocarriles, etcétera, etc., al servicio de las fuerzas armadas, pero sin descuidar las civiles, aunque subordinando sus necesidades a las militares."

Esta es una definición de un alto valor estratégico, considerando a la Base en este sentido. Inglaterra, por ejemplo, cumplió perfectamente con los términos de esta definición en la pasada guerra. En otra escala menor puede también servirnos de ejemplo Egipto.

Para nuestro discurso, definiremos una base aérea, en un sentido menos amplio, como: "El lugar de abastecimiento, entretenimiento y reparación del material y descanso del personal de las fuerzas aéreas". Prescindimos de señalarlas como el lugar

de control y dirección de las operaciones aéreas, ya que en algunas ocasiones este lugar puede no estar precisamente en la base.

El binomio avión-base, expresión final de poder aéreo, tendrá distinto valor al variar sus términos, siendo innegable que también variará la igualdad de uno de ellos al variar el otro. De aquí que el poder ofensivo o defensivo de unas mismas fuerzas aéreas pueda variar con la calidad de las bases en que aquéllas se apoyan.

Poco podemos esperar de aquellas bases que, por depender a su vez de unos abastecimientos precarios, pueden poner en peligro el de las fuerzas aéreas en ellas establecidas, siempre que la inseguridad se cierna sobre aquéllos.

Los japoneses achacan todos sus desastres en el Pacífico a la intervención de los submarinos aliados en la primera fase de la guerra, y a la de las fuerzas aéreas en la segunda, en que consiguieron desorganizar por completo el abastecimiento de las bases avanzadas.

Es indiscutible que *entre dos bases, una avanzada y otra con suministros directos, la superioridad de esta última es manifiesta.*

### Los portaviones.

En muchas ocasiones de la pasada contienda, los portaviones han desempeñado un brillante papel y, aun cuando algunos reposan en el fondo de los mares, su heroico sacrificio fué, la mayor parte de las veces, compensado con los beneficios que sus brillantes actuaciones reportaron al esfuerzo bélico. No es extraño, por tanto, que el portaviones "esté de moda". Esta, creo yo, es la frase más adecuada, pues, igual que le ocurre a la moda, el portaviones pasará y

desaparecerá. ¿Razones? Procuraré exponer algunas.

El portaviones es una *base aérea avanzada móvil*. Como base avanzada, reúne todos los defectos de ellas, aumentados a causa de su limitación en cuanto a espacio disponible, y, sobre todo, a la longitud de la cubierta de vuelos. Sus ventajas debidas a la movilidad son muy relativas, ya que sus oponentes, las fuerzas aéreas, la poseen en grado sumo, y los buques son para ellas objetivos casi inmóviles.

El portaviones es sumamente *vulnerable*, como se ha demostrado en la guerra pasada, máxime teniendo en cuenta el principio de la "destrucción de la ofensiva en los puntos de origen", que se llevará indudablemente a cabo siempre que ello sea posible.

El portaviones constituye una *pésima base en la defensiva*, y para ello no tenemos que hacer sino exponer nuevamente el principio defensivo: *La magnitud del esfuerzo aéreo necesario para la defensa de un objetivo, no está determinada por la importancia de éste, sino por la de las fuerzas aéreas enemigas atacantes.* Sin embargo, la dotación aérea de un portaviones es siempre limitada.

*Los aviones embarcados son siempre inferiores a los basados en tierra.* El estudio de las características de los distintos aviones terrestres o embarcados nos lleva a esta conclusión evidente. Hubo un tiempo en que la diferencia entre las características de unos y otros disminuyó extraordinariamente, pero desde finales de la guerra ha vuelto a aumentar progresivamente.

Repasemos ahora algunas de las razones aducidas para la conservación de los portaviones:

*Se apuntan como éxitos debidos a los portaviones:*



— El hundimiento voluntario del "Admiral Graff Spee", que se cree influido por la presencia del "Ark Royal". La situación de aquel buque al refugiarse en Montevideo, era ya de por sí lo suficientemente desesperada, debido a los otros buques que se le oponían y de los que no hubiera podido escapar, no ya en la era de la Aviación, sino en la de la Marina vélica.

— El hundimiento del "Prince of Wales" y del "Repulse". Se debió a la acción de aviones con base en tierra.

— El hundimiento del "Bismark". Fué la RAF quien descubrió la salida de este buque de Bergen, y tras el hundimiento del "Hood" y la subsiguiente pérdida de contacto, fueron nuevamente los aviones de la RAF (Coastal Command) quienes le descubrieron y

mantuvieron el contacto, dirigiendo su caza. De las acciones posteriores llevadas a cabo contra este buque diremos que en ellas, como en el combate de Matapán, la utilización del portaviones se vió favorecida por la diplomática actuación de la R. A. F., quedándose al margen en un "asunto de la Marina".

Creemos recordar que en la acción de Matapán tomaron parte "Swordfish" despegando desde Creta. Si los ingleses hubieran dispuesto entonces de unos buenos aviones torpederos con base en tierra, no dudamos que los hubieran utilizado, aun cuando no hubieran dependido de la Marina, obteniendo de ellos un gran rendimiento.

*La oportunidad en el empleo de la avia-*

*ción embarcada* es otro de los argumentos en pro de los portaviones. Meditemos sobre esta cuestión.

Existe un fenómeno que por unos es conocido con el nombre de *reacción bélica del litoral* y por otros con el de *reacción continental*, debido a la influencia que sobre el mar ejercen las armas asentadas en tierra. Las fuerzas aéreas han venido a reforzar tal fenómeno, y a llevar sus efectos cada vez más lejos de la costa, en forma progresiva y constante. La movilidad táctica de las fuerzas aéreas, facilitando la concen-

tración de las que tienen su base en tierra, así como los inconvenientes antes señalados en los portaviones, aconsejan no arriesgar una Escuadra naval dentro de la zona de reacción enemiga, a menos que se la pueda proporcionar suficiente protección aérea, bien por medio de una concentración de portaviones, cosa



muy improbable por los efectivos que serían necesarios, o bien por sus propias fuerzas aéreas, basadas análogamente en tierra (paso del Canal por la Escuadra alemana). Lo normal será mantener alejados a los buques de la zona de reacción enemiga.

Ahora bien, la autonomía y correlativamente el radio de acción, siempre creciente de las fuerzas aéreas, va llevando, como ya hemos dicho, el límite de la zona de reacción cada vez más lejos de la costa, pudiendo ocurrir que se superpongan las zonas de reacción de los dos beligerantes, dando origen a una zona de fricción, que acabará por trasladar el límite de la zona de reacción resultante o eficaz hacia el país que hubiera llevado la peor parte en la lucha aérea correspondiente.

Fuera de la zona de reacción del enemi-

go, las fuerzas navales pueden navegar dentro de la propia zona de reacción o en una auténtica "zona de nadie". Es precisamente en estas "zonas de nadie" donde la utilización del portaviones, en orden a la oportunidad en el empleo de las fuerzas aéreas, está justificadísima.

Dentro de nuestra zona habrá un sector periférico, donde nuestras fuerzas aéreas, basadas en tierra, sólo podrán llevar a cabo acciones independientes o coordinadas con bastante antelación, y en ese sector aún cabe la utilización de los portaviones, sobre todo como bases para la caza, pero en lugares más cercanos a la costa se puede prescindir de ellos, siempre que podamos establecer una "sombrija aérea" de protección, y, para acciones ofensivas, las clásicas "paradas de taxis" empleadas con éxito en la cooperación aeroterrestre; con ellas la oportunidad en la acción queda completamente garantizada.

Queda dividida, por tanto, la zona de reacción, en el sentido de la profundidad, en dos subzonas: la exterior, en la que la coordinación de las acciones aéreas y navales ha de ser prevista con cierta anticipación, y la interior, en la que se pueden llevar a cabo acciones coordinadas previstas o no previstas. Para realizar éstas bastará asignar a las fuerzas navales un "crédito" que, aun pudiendo ser muy superior al apoyo que pudieran prestar unos portaviones, gravaría mucho menos al esfuerzo bélico, ya que su concesión sería limitada en tiempo y durante el desarrollo de ciertas misiones, mientras que los portaviones y su aviación permanecerán inactivos gran parte de la guerra.

Esta es, hoy por hoy, el aspecto que presenta la debatida cuestión de los portaviones: Nadie podrá negar que, con el tiempo, esa zona en la que actualmente pudiéramos establecer una "sombrija aérea" y las oportunas "paradas de taxis" irá profundizando hasta abarcar la posible de operaciones navales; entonces, ni el argumento de la *oportunidad* salvará a los portaviones.

#### Naciones marítimas, continentales y aéreas.

Ha sido siempre una idea generalizada la de clasificar a las naciones en marítimas o continentales, según la vía que siguieran sus

principales abastecimientos. Los progresos del transporte aéreo, creo yo, deben introducir otra casilla más en la clasificación, la de *naciones aéreas*.

El transporte aéreo se va desarrollando en tal forma, que si se hiciese una estadística, no por peso o volumen, sino por el valor de las mercancías transportadas, se vería que el tráfico aéreo desempeña un papel más importante que el que a primera vista parece.

China en la última guerra se vió obligada, durante ciertos períodos, a suministrarse del exterior exclusivamente por vía aérea. Bien creo que le corresponde, si no efectivamente, sí en forma honoraria, el título de "nación aérea núm. 1".

Si Inglaterra hubiese dispuesto de una aviación de transporte desarrollada, aquellos onerosos convoyes navales a Malta en los primeros meses de 1942, martilleados por la Luftwaffe con bases en Sicilia, hubieran podido ser sustituidos por convoyes aéreos, con bastantes ventajas.

Berlín, ya en la paz, nos ha proporcionado un ejemplo de la capacidad abastecedora de las fuerzas aéreas.

Por todo ello, no sería extraño que, al iniciarse las hostilidades, una nación marítima o continental se transformase en algún caso en "nación aérea", recibiendo sus suministros vitales por vía aérea.

#### Misiones de la Marina en tiempo de guerra.

Vamos a citar, como recordatorio, las misiones que corresponden a la Marina en tiempo de guerra y que figuran en cualquier texto de Arte Naval.

- Asegurar el libre uso de las comunicaciones marítimas indispensables.
- Impedir al enemigo la utilización de sus comunicaciones marítimas.
- Asegurar el litoral propio contra todo ataque de las fuerzas navales enemigas.
- Atacar el litoral adversario.
- Cooperar de una manera directa en las operaciones del Ejército de Tierra, cuando los planes generales de la guerra así lo requieran, e impedir que las fuerzas navales enemigas puedan llevar a cabo operaciones de esta clase.

Tratemos ahora de la influencia que pueden ejercer las fuerzas aéreas en el cumplimiento de estas misiones.

#### **Defensa del tráfico marítimo propio.**

Las líneas de tráfico marítimo deben ser exteriores a la zona de reacción bélica continental del enemigo, ya que de lo contrario el paso de cada convoy por dicha zona entrañará una verdadera batalla aérea, que nos obligará a proporcionar a aquél una densa "sombrija aérea". El esfuerzo será agotador para el que no alcance la superioridad aérea precisa, y sólo podrá mantenerse en forma esporádica y a costa de muchas bajas aéreas y navales. (Convoyes a Malta y batalla del Atlántico.)

En la "zona de nadie", y mientras ésta sigue existiendo, la protección aérea del convoy habrá de ser prestada por la aviación embarcada.

Dentro de la propia zona de reacción, la protección aérea directa o inmediata puede ser proporcionada en los sectores exteriores por las fuerzas aéreas embarcadas, mientras que las fuerzas aéreas con base en tierra llevan a cabo la protección lejana. En los sectores más próximos al litoral puede prescindirse de la aviación embarcada, corriendo la protección a cargo de las fuerzas aéreas con base en tierra.

¿De qué orden fueron las principales medidas aliadas en la lucha antisubmarina? En esta lucha, que equivalía a la defensa del tráfico en el Atlántico, los aliados no vacilaron, tanto en construir numerosos portaviones de escolta para actuar en aquellas zonas alejadas de la de reacción, como en establecer bases aéreas en Islandia, Groenlandia y las Azores para extender la susodicha zona.

#### **Ataque al tráfico marítimo adversario.**

Lo dicho en el apartado anterior, "volviendo la oración por pasiva", nos salva de muchas explicaciones referentes a esta misión.

Es una actitud muy difundida la de abogar por el descrédito del "corsario aéreo".

Hoy día, desgraciadamente, puede considerarse inexistente el Derecho de Guerra, y siendo todas las luchas a vida o muerte, no existe más que el "derecho del vencedor", traducción de la "ley del más fuerte". La moral de cada beligerante es la única que pone limitaciones a esa ley.

La utilización del avión y del submarino en el ataque al tráfico marítimo o su modalidad más amplia, *el bloqueo*, sólo chocaba con algunas disposiciones del Derecho Internacional, hoy en desuso.

Durante la última guerra las fuerzas aéreas cumplieron a la perfección cuantas misiones de ataque al tráfico marítimo se les encomendaron. El bloqueo de Malta en los primeros meses de 1942 fué bastante eficaz, a pesar de que la Luftwaffe tenía entonces un escaso poder ofensivo. El porcentaje de hundimientos a cargo de los Focke-Wulff en la batalla del Atlántico es también bastante apreciable, máxime si tenemos en cuenta, traducido en dinero u horas de trabajo, el costo de los submarinos y el de los aviones que operaron en aquella ocasión. El esfuerzo aliado para oponerse a aquellos atacantes aéreos, que aparecían a varios cientos de millas al oeste de Irlanda y cuando la llegada a puerto era aun cuestión, no de horas, sino de varias singladuras, se hace patente en el heroico sacrificio de aquellos cazas catapultables la salvación de cuyos pilotos, una vez en el aire, era bastante problemática.

El ataque aéreo al tráfico marítimo constituye un adecuado empleo de las fuerzas aéreas, puesto que utiliza al máximo una de sus características fundamentales, su poder ofensivo.

Si el tráfico marítimo padecía ya de "angustia aérea" en los tiempos de la batalla del Atlántico, la utilización de los proyectiles cohete aumentará al máximo dicha angustia.

No puede hablarse, hoy por hoy, de la desaparición de los convoyes, cuya concentración favorece el empleo de las fuerzas aéreas, ya que el arma submarina ha mejorado enormemente sus características tras la crisis sufrida en los últimos tiempos de la pasada contienda. Las naciones, cuya vida depende del tráfico marítimo, ven suspendida sobre éste la espada de Damocles, que en

un futuro conflicto bélico representaría la coordinación de las fuerzas aéreas con el arma submarina.

En la mayoría de los casos será preferible que el ataque al tráfico marítimo sea llevado a cabo por las fuerzas aéreas, ya que las navales de superficie han de llevar forzosamente una protección aérea, necesitando, por tanto, el concurso de los dos poderes, mientras que las primeras pueden desarrollar todo su poder ofensivo prescindiendo del dominio de la superficie. El empleo de las fuerzas navales en esta misión parece quedar reservado para el ataque al tráfico fuera del radio de acción de nuestras fuerzas aéreas o, lo que es lo mismo, fuera de nuestra zona de reacción, pero sin internarse en la del enemigo, donde su inferioridad será manifiesta ante la amenaza aérea.

#### Ataque a las costas enemigas.

De todo lo que llevamos expuesto se desprende la dificultad que entraña hoy una misión de este tipo, que siempre ha necesitado aliarse a la sorpresa, cualquiera que haya sido la modalidad de empleo: bombardeo naval, minado o golpe de mano. La sorpresa impedía la respuesta inmediata del enemigo, y las fuerzas agresoras escapaban indemnes por regla general. ¿Cómo se lograba esa sorpresa? Se fundaba en la velocidad. El espacio de tiempo que transcurría entre el avistamiento del enemigo y la acción no dejaba espacio para reaccionar, y como los medios navales empleados se seleccionaban entre los más rápidos (cruceros y destructores) toda persecución era inútil, y el que lo fuese ya había entrado en los cálculos del agresor al planear la operación.

Hoy día la sorpresa es difícilísima de lograr, pues la exploración o la vigilancia aérea descubrirán anticipadamente la maniobra, e incluso en el caso de llegarse a efectuar el ataque, la persecución será tan dura que las pérdidas harán prohibitivo dichos ataques. *El factor velocidad de las fuerzas navales ha quedado anulado por el correspondiente de las fuerzas aéreas.*

Un *bombardeo naval*, lejos del radio de acción de nuestras fuerzas aéreas, es una acción de una temeridad rayana en la locu-

ra. Si el objetivo u objetivos a bombardear están al alcance de nuestras fuerzas aéreas, lo lógico será el empleo del bombardeo aéreo.

Con los *golpes de mano* ocurre otro tanto. Un descenso en planeadores y la oportuna recuperación por vía aérea o marítima entrañan menos dificultades que el desembarco y ulterior reembarco de un pequeño destacamento. Si la acción no lleva consigo idea de retirada es aun mayor la ventaja de la vía aérea, que contribuirá en todo caso a facilitar la sorpresa.

En cuanto a los *minados ofensivos*, las fuerzas aéreas pueden llevarlos a cabo con toda perfección y mucho menos riesgo. El "Coastal Command" de la R. A. F. llevó el peso de las operaciones de minado, tanto en el Báltico como en el Mar del Norte y puertos franceses del Atlántico. El Báltico y el Canal de Kiel, sólo por el aire, pudieron ser minados.

De este punto y del anteriormente tratado se desprende el debilitamiento de las fuerzas navales en orden a su misión ofensiva estratégica, ya que tanto en el ataque al tráfico marítimo como en el de las costas enemigas van siendo sustituidas paulatinamente por las fuerzas aéreas, sobre las que ahora gravita la ofensiva estratégica en todos sus aspectos. La maniobra estratégica ofensiva ha de estar basada en la iniciativa, y la iniciativa sólo es posible para aquél que domine el aire.

#### Cooperación con el Ejército de Tierra.

Era antes una misión muy frecuente, cuando el frente terrestre apoyaba uno de sus extremos en la costa, la de la cooperación de las fuerzas navales en las operaciones terrestres, reforzando y prolongando con sus tiros los fuegos del Ejército de Tierra, a la vez que batiendo todas las comunicaciones enemigas que, próximas a la costa, aflúan al campo de batalla. La operación llegaba a completarse a veces con pequeños desembarcos en la retaguardia del enemigo, a pocos kilómetros del frente. Recordemos las operaciones en torno a la liberación de Málaga.

El bombardeo naval de blancos terrestres

presenta una seria dificultad; el buque es una plataforma móvil, la corrección del tiro no puede hacerse sobre el plano, ya que los datos cambian constantemente, y ha de recurrirse, por tanto, a las salvas, resultando, en consecuencia, difícil y poco eficaz el tiro contra objetivos ocultos.

La utilización de las fuerzas navales en cooperación con las terrestres es un empleo del poder naval inadecuado por su poco rendimiento. Por otra parte se precisa de una superioridad aérea que, de ser alcanzada, es preferible sea utilizada, y lo será en amplia escala, en beneficio de la cooperación aeroterrestre. La exposición de unos medios tan costosos como los navales, a una reacción aérea inopinada del enemigo, rara vez compensará los resultados que pueda obtener. La misma protección aérea de estos medios exige tales efectivos y por tal espacio de tiempo que, empleados directamente contra el enemigo, nos proporcionará mayores beneficios.

#### Defensa de costas.

En la defensa de costas las fuerzas navales han desempeñado siempre un papel de *fuerzas móviles*, que reaccionaban a los ataques de las adversarias.

Si la acción contra nuestra costa se realiza habiendo obtenido el enemigo la superioridad aérea local correspondiente, el exponer a nuestras fuerzas navales sin la protección aérea adecuada sería una acción descabellada.

En el caso de una acción por sorpresa, sin protección aérea o con ella escasa, nuestras fuerzas aéreas podrán desempeñar adecuadamente el papel de *fuerzas móviles* asignado anteriormente a las navales.

No cabe limitaciones a esto, ya que la única fundada que se le oponía a las fuerzas aéreas era lo de no poder actuar con mal tiempo. La dificultad de la niebla es relativa, ya que tampoco es fácil la acción contra una costa enemiga en tales circunstancias; el "radar" que ha proporcionado ojos a los buques, también se los ha dado a las defensas terrestres y a los aviones, que pueden despegar de puntos alejados de la zona de niebla a bombardear, "sin ver", a las unidades navales atacantes. En cuanto al tiem-

po "duro", todos sabemos que hoy día, mientras un buque ligero se mantenga en la mar con capacidad combativa, también lo podrá hacer una unidad aérea. En los días del hundimiento del "Bismark" el tiempo en la mar fué francamente malo, y las unidades ligeras tuvieron que hacer verdaderos esfuerzos para no arribar a puerto, a pesar de ello, las fuerzas aéreas se mantuvieron en acción, y no precisamente restringida. La meteorología va siendo vencida por la aviación, constituyendo cada vez una menor limitación para las acciones aéreas, y llegando a representar una ventaja en algunas de ellas.

#### Desembarcos.

Con toda intención hemos desglosado esta modalidad de empleo de la misión general de "ataque al litoral adversario", habiendo dejado bajo aquel epígrafe a los golpes de mano, ya que creemos que los desembarcos, con su idea de penetración ulterior, básica en la operación, y su volumen tienen un rango superior, y por su importancia merecen ser destacados.

En esta cuestión de los desembarcos todo el mundo ha convenido en la necesidad ineludible de la conquista previa de la superioridad aérea en uno de sus más altos grados. No se trata ya de una acción breve, en la que la sorpresa ayude a vencer la crisis que se produzca, sino que en los desembarcos hay que obtener la superioridad aérea necesaria a toda operación terrestre, aumentada por el hecho de tener que proteger los buques y reforzar el fuego de las fuerzas desembarcadas, que en las primeras fases tendrá escasa potencia, acogiéndose como mal menor al apoyo de los cañones navales. Y esto no por poco tiempo, ya que previamente habrá de proteger el convoy y con posterioridad la línea de abastecimientos, que si es cortada llevará al desembarco al fracaso.

En la pasada guerra se consiguió gran experiencia en esta clase de operaciones, ya que aún sin contar con el de Normandía, la guerra en el Pacífico fué una sucesión de desembarcos que jalonaron el avance aliado hacia el Japón.

Los éxitos obtenidos no deben, sin embargo, deslumbrarnos, ya que tanto en el Pa-

cífico como en Normandía la superioridad aérea alcanzada en la fase previa fué abrumadora.

Para que se comprenda el grado de superioridad aérea alcanzada, diremos que a los 14.000 aviones aliados los alemanes sólo pudieron oponer, tras unos días de concentrar fuerzas, 700 aviones. El día D los aliados efectuaron 10.000 servicios de guerra por 300 de los alemanes, 200 de ellos de caza, y los 100 restantes en su mayoría de minado.

Pues bien, a pesar de esta aplastante superioridad y de haberles "rodado" bastante bien las cosas a los aliados, mejor en muchos aspectos de lo que esperaban, los objetivos a alcanzar el día D + 8 no se alcanzaron hasta el D + 20, y los que debían haberse logrado el D + 9 no fueron conseguidos hasta el D + 35. El desembarco pasó por verdaderas crisis, y únicamente la maravillosa labor de desorganización de las comunicaciones, llevada anteriormente a cabo por las fuerzas aéreas, y la aplastante superioridad impidieron su fracaso.

En cuanto a los desembarcos en el Pacífico, hay que tener en cuenta que allí no sólo se confiaba con una aplastante superioridad aérea, sino también que las islas atacadas, en la primera y más difícil fase eran totalmente inadecuadas para ser defendidas con grandes efectivos, siéndoles, por tanto, relativamente fácil a los norteamericanos conseguir la "superioridad de medios en el punto decisivo".

Hay que situarse en el justo medio y deducir enseñanzas para las situaciones de equilibrio o de pequeña superioridad, ya que en los casos de superioridad absoluta, el mal empleo de las fuerzas puede quedar enmascarado por la victoria que necesariamente ha de alcanzar.

#### Conclusiones.

—La universalidad o flexibilidad de las fuerzas aéreas, unida a su gran movilidad táctica aconsejan huir todo lo posible, en la organización de las fuerzas aéreas, de una atomización que con la subsiguiente descentralización malograría el aprovechamiento de las características fundamentales de las fuerzas aéreas.

—Este carácter de universalidad hay que llevarle en el máximo posible, a las tripulaciones aéreas, ya que, por ejemplo: un observador orientado exclusivamente a la acción aérea sobre el mar dará poquísimo rendimiento, si su unidad en un momento dado hay que emplearla en cooperación aeroterrestre.

—Las fuerzas aéreas mediatizadas aún por su limitado radio de acción, no pueden todavía ser empleadas con pleno rendimiento.

—Los portaviones constituyen en el presente un recurso necesario, a pesar de todos sus defectos, a causa de la escasa autonomía de los actuales aviones. El almirante Cavagnari estaba en lo cierto, pero... adelantó unos cuantos años.

—En condiciones de igualdad o escasa superioridad aérea, las escuadras navales se tienen que mantener alejadas de la costa enemiga, ya que la reacción bélica continental hace sentir sus efectos, progresivamente mayores, cada día a más distancia del litoral.

—El transporte aéreo, aunque no podrá en mucho tiempo competir con el marítimo en peso y volumen, puede introducir, en un futuro próximo y en caso de una contienda, el concepto de *nación aérea*.

—Las fuerzas aéreas con base en tierra contribuyen cada vez en mayor grado a la defensa del tráfico marítimo propio.

—El ataque al tráfico marítimo adversario será en la próxima guerra de la exclusiva incumbencia de los submarinos y de las fuerzas aéreas, y de éstas en mayor grado aún que de aquéllas.

—Las fuerzas aéreas ha sustituido casi por completo a las navales en las misiones de ataque a las costas enemigas, defensa de las propias y cooperación con las terrestres, cuando éstas avanzan apoyadas en la costa.

—Los desembarcos navales en escala considerable son hoy día operaciones de tal dificultad y precisan de una superioridad aérea tan abrumadora, que el mero hecho de poder llegar a efectuarlos con éxito indica el que la guerra ha elegido ya al vencedor.