

Supremacía en el aire para defender la superficie

Por CARLOS MARTÍNEZ DE CAMPOS

Comandante de Artillería del Sv. E. M.

AVIACIÓN, con respecto a las fuerzas de superficie, puede: *obrar con independencia, simultanear su acción o auxiliar directamente*; lo que, dicho en menos palabras, equivale a *prescindir, cooperar o servir*, respectivamente, a los diversos elementos de mar y tierra.

Obran con independencia o prescinden de los elementos de superficie: la unidad de bombardeo que recibe una misión estratégica o de carácter político-militar, y las de caza encargadas de rechazar al enemigo desde una zona en que no existan medios terrestres de defensa contra aeronaves. *Simultanean su acción o cooperan con el Ejército o la Marina*: las mismas unidades antes citadas cuando el conjunto de las operaciones tácticas se halla dirigido por un solo jefe (sea éste del aire, de mar o tierra); las fuerzas de reconocimiento y bombardeo que se complementan con el Ejército o la Marina en el ejercicio de sus funciones, y las de caza que tengan la misión de asegurar la supremacía aérea indispensable (local y temporal) para que los elementos de mar y tierra puedan desenvolverse. *Auxilian directamente a la Marina o al Ejército*: los aparatos encargados de efectuar reconocimientos que interesan a los anteriores; los que combaten, con auxilio de sus ametralladoras, contra las columnas en marcha o las tripulaciones de los barcos de guerra; los que enlazan entre sí a las diferentes unidades; los que transportan tropas, evacúan heridos o abastecen posiciones; las fuerzas de bombardeo que, a las órdenes de un general terrestre, ensanchan o intensifican el radio de acción de la artillería, y, finalmente, las de Aviación embarcada encargadas de rechazar la agresión aérea, submarina o superficial.

Episodios de actuación independiente: el de los ingleses en el Irak; las acciones de contraofensiva previa que Gran Bretaña, en su día, pueda dirigir contra sus adversarios; los bombardeos de Londres durante la pasada guerra, etcétera. *Ejemplos de concreta cooperación*: el de la caza en Francia (1916-18), bien durante la defensa de París, bien en la protección del frente terrestre de operaciones, y el de los bombardeos y reconocimientos efectuados por los italianos durante la ocupación del Sahara tripolitano (1929-30). *Casos, en fin, de auxilio directo*: los cien mil servicios aéreos que se presentan en todas las campañas, sin los cuales el Ejército y la Marina no pueden ya desempeñar su cometido (y conste que decimos "servicios aéreos", considerando como "terrestres" los que cada una de las armas combatientes prestan al conjunto Ejército,

y como "navales" los rendidos a la Flota por las flotillas de destructores o las divisiones de cruceros de combate).

Son estas tres bases de empleo de la Aviación perfectamente compatibles entre sí. Los aparatos necesarios para una y otras son los mismos, frecuentemente. La defensa aérea del litoral o del interior puede realizarse con los cazas de la protección del frente de tierra. Los grandes aviones de bombardeo pueden ser utilizados para ciertos transportes interiores. Bombardeos tácticos y reconocimientos estratégicos pueden, igualmente, ser llevados a cabo con aeroplanos semejantes.

Es más, en determinados momentos de la guerra, podrá ser ventajoso reforzar la masa aérea con elementos de la aun llamada Aviación de cooperación, o emplear una gran parte de la primera en destruir los centros, baterías y depósitos que más estorben a un simple general de división.

Lo difícil es prever todo esto de antemano; organizar la Aeronáutica de tal manera que satisfaga todas las necesidades del Alto Mando general; preparar su desmembramiento parcial o colectivo a fin de atender, durante el curso de la lucha, a misiones o cometidos que no han de surgir en los primeros días. Lo complicado, en pocas palabras, es tener un plan de conjunto para la guerra; pues nadie ejerce, hoy por hoy, suficiente autoridad sobre el Ejército y la Aviación para imponer, simultáneamente, a uno y otra, un criterio sano y seguro.

Los aviadores, en general, relacionan los grandes cometidos de su arma por el orden de preferencia en que los hemos enunciado: primero, *prescindir*; segundo, *cooperar*, y tercero, *ayudar* a las fuerzas de superficie. Pero son tales las cantidades de aparatos que hacen falta para cada una de estas tres misiones, que los entusiastas de las operaciones independientes como medio exclusivo de poder ganar la guerra absorben para su Flota Aérea todos los elementos disponibles en la nación, olvidándose de que la Marina y el Ejército dejan de existir a partir del momento en que no disponen de las unidades aéreas indispensables para el desempeño de sus respectivos cometidos.

Los extremistas, meditando sobre las posibilidades y limitaciones de un Ejército terrestre o de una Flota naval, deducen, mediante una serie de argumentos contundentes, que aquellos últimos, frente a fuerzas aéreas no muy grandes se hallan en una situación de inferioridad tan manifiesta que resulta preferible—económicamente hablando—prescindir desde un principio de sus servicios. Pero

su argumentación es consecuencia de que ellos—a pesar de su extremismo—no van aún bastante lejos. El Ejército y la Marina, tal y conforme han sido concebidos y utilizados hasta el presente, han desaparecido ya del cuadro general de las fuerzas marciales de todas las naciones. Han cedido sus respectivos puestos a sendos conjuntos aeronavales y aeroterrestres, que, como tales únicamente, pueden hacer la guerra.

Francia, que siempre ha concedido una importancia extraordinaria a la mal titulada *cooperación*, ha mencionado largo tiempo, en sus reglamentos, las expresiones: *Aviación de Cuerpo de Ejército*, *Aviación de Ejército*, *Aviación de Mando Superior*, etc., y, al organizar su Aeronáutica independiente, lo primero que ha hecho es poner de manifiesto la posibilidad de cooperar con ella a las operaciones de los de tierra.

Italia, con ser una de las primeras naciones que ha tenido Ministerio del Aire, ha venido a parar, con ruta inversa, al mismo resultado. En las maniobras terrestres que han tenido lugar durante los dos últimos lustros, se manifestaba siempre la falta de una verdadera cooperación con el aire. Sólo quedaban cubiertos los servicios de observación aérea, y aun éstos, de una manera insuficiente e incompleta. Ha sido preciso esperar hasta 1934 para que la Aeronáutica italiana se haya retrotraído hacia una verdadera cooperación con el Ejército. Ha sido necesario que existiera un ministro único de Tierra, Aire y Mar, para que se dijera, en el programa de las grandes maniobras de verano: *La cooperación aeroterrestre será objeto de especial estudio en cuanto se refiere al empleo de las diversas especialidades del Arma Aérea y a su actuación directa o indirecta en la batalla*; agregando, luego, para mayor esclarecimiento en la forma de empleo: *al tiempo que las unidades de Aviación de Ejército operarán—con arreglo a lo dispuesto—bajo la dependencia de los mandos de las grandes unidades terrestres, las especialidades se hallarán bajo las órdenes del Alto Mando de todas las fuerzas marciales (o sea, de la Dirección General de las Maniobras), el cual podrá con carácter eventual y solamente temporal, asignarlas a los diferentes mandos del Ejército*.

Se trata de una verdadera *cooperación aérea* con las unidades que no disponen de *Aviación de Ejército*; se trata de intervenir en la batalla terrestre con todos los elementos necesarios para poderla ganar, ya que los Ejércitos, abandonados a sus propias fuerzas, no se hallan en condiciones de conseguirlo.

Hace unos años, un Ejército desprovisto de artillería se hubiera considerado completamente inútil. Artillería era, en efecto, el elemento neutralizante por excelencia, sin el cual la infantería no podía posesionarse de la tierra.

Hoy, se opera en otra escala, y Aviación, con respecto al conjunto terrestre, ejerce esa misma misión neutralizante, no sólo en el aire, contra el agresor aéreo, sino igualmente desde el aire, contra los objetivos que la artillería de tierra no puede alcanzar.

En el campo táctico, la ametralladora es defensiva, y necesita del cañón para ganar terreno hacia vanguardia. Pero, en el conjunto de las operaciones terrestres, los Ejércitos, que son esencialmente defensivos, piden *supremacía en el aire, para poder defender la tierra*.

Son, casi, las palabras de Douhet, las de Armengaud y las de tantos otros que han tratado a fondo esta cuestión; pero su sentido, esta vez, es diferente: *ecuaníme y no extremista*. Tienden, en este lugar, a poner de relieve la necesidad de que—aun habiendo Aviación de Ejército y Aviación de Marina—ha de hallarse, la Armada Aérea, dispuesta a colaborar en todo instante con las demás fuerzas marciales; a demostrar que las citadas Aviaciones de Marina y de Ejército no deben nunca quedar sacrificadas a la de conjunto, pues son tan indispensables para las operaciones de superficie como una cualquiera de las armas superficiales; a realzar, en fin, que la centralización de los mandos aéreos ha de tener un límite y que este límite ha de hallarse definido por la posibilidad de disgregar a tiempo los elementos subordinados, siquiera sea con carácter temporal. Tienden, en resumen, dichas palabras, a poner de manifiesto la imprescindible necesidad de que exista un jefe de Estado Mayor único para todas las fuerzas de aire, mar y tierra, en condiciones de establecer entre ellas el enlace indispensable para poder asegurar su cooperación en tiempo de guerra.



Una perspectiva aérea del medioeval Castillo de Gomaz, en la provincia de Soria.