41 R

SECCIÓN DE INFORMACIÓN
DEL EJÉRCITO DE TIERRA

BOLETIN DECENAL

41 8. 65

SUMARIO: La situación militar. *Significado y perspectivas de nuestra resistencia.* — La situación internacional. — *El acuerdo de Munich.* — España y Checoslovaquia. — Instrucción. *La seguridad de las unidades autotransportadas o motorizadas durante la marcha.* — Aviación y D. E. C. A. — La Marina de la Monarquía y la Marina de la República. — Reseña de revistas. — Noticias de otros ejércitos.

REPÚBLICA ESPAÑOLA

ESTADO MAYOR CENTRAL DEL
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

© Archivos Estatales, mecd.es

BOLETIN DECENAL

SECCION DE INFORMACION DEL ESTADO MAYOR DEL EJERCITO DE TIERRA

NÚMERO 41 — 5 DE OCTUBRE DE 1938

LA SITUACIÓN MILITAR

Significado y perspectivas de nuestra resistencia

La Cámara de los Diputados ha tributado un merecido homenaje a nuestro Ejército, secundando las palabras elogiosas que le dedicó el Presidente del Consejo y Ministro de Defensa Nacional. En este homenaje hallábase simbolizada la gratitud de todo nuestro pueblo hacia quienes, con las armas en la mano, defienden la independencia de la Patria.

También en el extranjero se ha venido hablando durante estos últimos tiempos de nuestro Ejército. Las publicaciones técnicas, los cronistas especializados en estos problemas, han pasado de lo anecdótico, de la crítica y el estudio de tal o cual batalla, de la eficacia de este o aquel armamento, al análisis y a la explicación de la táctica seguida por el Ejército republicano.

La consigna de resistencia, de resistencia activa, dada por nuestro Gobierno y tan tenazmente aplicada por nuestros combatientes, ha impresionado a muchos. Las referencias y antecedentes que se le buscan son copiosísimos y para todos los gustos ; pero sobre todas las explicaciones que se dan, se deja sin descifrar la más importante: el por qué de nuestra resistencia. Se le reconoce a ésta todo su valor como forma táctica sabiamente empleada. Se le encuentra parentesco con doctrinas de los teóricos más ilustres del arte militar. Y se proclama el éxito con que ha sido puesta en práctica.

No se explica, sin embargo, la causa real, la que ha hecho posible, en circunstancias extraordinariamente difíciles, la aplicación justa de esta táctica, que, si bien era determinada por las condiciones de la lucha, precisaba el concurso de factores que suelen desestimarse en las publicaciones teórico-militares. Esta causa fundamental ha de bus-

© Archivos Estatales, mecd.es

carse en las características que ofrece el Ejército republicano, características que no pueden concretarse en lo que, con palabras absolutamente técnicas y de alcance muy limitado aplicadas a nuestras tropas, se acostumbra a llamar «calidad del material humano». Las cualidades físicas y anímicas, la fortaleza corporal, que permiten arrostrar todas las dificultades con ánimo resuelto, incluso la exaltación moral de tipo general que en un momento dado puede tener un ejército, no bastan para explicar el éxito de nuestra resistencia.

La explicación certera estriba en la razón de la lucha que sostenemos, que ha puesto en tensión la voluntad de defensa de todo el pueblo, la cual halla expresión grandiosa y elocuente en la conducta de los combatientes. Esto es lo que da a nuestro Ejército su carácter político específico, y esta substancia política, con todo lo que entraña —seguridad en la victoria de la causa justa, nacional, que defiende—, es la que ha hecho posible que se resistiera en Irún hasta el último instante sin municiones y escaso armamento, y que se haya podido combatir durante más de dos años en las condiciones que hoy empiezan a apreciar los expertos de fuera, bajo una desproporción gigantesca de medios bélicos. Y esto es lo que ha hecho posible que se establezca y, valga la paradoja, se imponga al enemigo una táctica de resistencia de la que tantas novedades han salido.

Ello ha permitido crear un Ejército en las peores condiciones imaginables, en plena lucha. Y se ha creado gracias al aliento político de nuestro Ejército, porque cada combatiente, consciente de lo que defendía, ha comprendido la importancia decisiva de la capacitación y ha sido un colaborador del mando, un subordinado, no en el sentido estricto de la palabra, sino poniendo toda su voluntad para obtener la mayor eficacia de la disciplina y de los conocimientos militares.

* * *

Naturalmente que una táctica y una estrategia han de concebirse teniendo en cuenta, no sólo las particularidades operativas de tipo material, como el terreno sobre el que vaya a desencadenarse la batalla o batallas futuras, sino otros factores no menos importantes. Su aplicación íntegra sólo en posible cuando la guerra constituye un deber nacional, político, sentido por todo el pueblo.

¿Quién hubiera resistido como lo ha hecho y lo hace nuestro Ejér-

© Archivos Estatales, mecd.es

cito? Desde luego, el del enemigo, no. ¿Qué hubiera ocurrido si los resultados de sus batallas ofensivas, que fueron posibles por el derroche de material que determinaba una desproporción inconcebible, hubieran quedado en nuestro haber? Más claro, si lo de Bilbao, Málaga, etc., hubiera sucedido al revés, ¿puede admitir nadie que en la zona invadida hubiesen pasado las cosas como en la del Gobierno de la República? No. Porque el enemigo no cuenta con una base sólida como la nuestra, y ni siquiera puede imponerse por el terror, sino apoyándose en pretendidos éxitos militares, presentados reiteradamente como definitivos cada vez que se producen.

Por eso, la táctica de la resistencia activa no es un recurso puramente militar, sino un camino de victoria trazado con pulso firme sobre una situación real. En primer lugar, esta táctica ha sido posible por las características de nuestro Ejército, que, como hemos dicho, no pueden darse en el Ejército enemigo, ya que sólo existen cuando todo un pueblo forma un bloque de granito en torno a una causa común. En segundo lugar, esta táctica permitía la puesta en juego de todas nuestras reservas interiores y exteriores. Entre estas reservas, de volumen incalculable, y cuyo peso se hará sentir a su tiempo en la balanza de manera decisiva, figura en primer término la capacitación y la organización de nuestro Ejército, que se desarrolla con ritmo acelerado. Y figura también la actuación de nuestro más poderoso aliado, el pueblo español que vive al otro lado de trincheras. El sentido nacional que impregna nuestra lucha tiene que repercutir en todo el territorio habitado por españoles. La República encarna la dirección del movimiento de independencia nacional, y en el territorio donde se ejerce su autoridad el pueblo secunda apasionadamente esta defensa. Pero el español que se encuentra en la zona invadida abriga este mismo sentimiento. Puede admitirse, es cierto, que dos años de persecuciones y de propaganda lo hayan amortiguado; mas no cabe duda que despertará con fuerza en la medida en que sean vigorosos nuestros llamamientos.

Nuestra resistencia activa tiene, pues, como resultado inmediato, el permitir que entren en juego con mayor eficacia cada vez, entre otras, estas dos importantísimas reservas: la capacitación de nuestro Ejército y la actuación de los españoles de la zona invadida.

La capacitación, la superación técnica de los combatientes de todas las armas, del soldado y del jefe, ha permitido forjar un Ejército que ya es temido por el invasor; un Ejército que en las peores condi-

© Archivos Estatales, mecd.es

ciones supo enfrentarse con las divisiones italianas, derrotándolas en más de una ocasión; un Ejército que ha superado en agilidad y audacia operativas y en perfeccionamiento táctico en la defensa a los Estados Mayores de italianos y alemanes.

Junto a esta reserva, en pleno desarrollo, ha de actuar en lo sucesivo con gran intensidad la constituída por la retaguardia de la España invadida. Los españoles del otro lado se incorporarán a la lucha por la independencia de la Patria. Acabarán por identificarse con la causa nacional que nosotros defendemos y cuya victoria será asegurada por la acción conjunta de todos sus hijos.

Éste es el significado y éstas son las perspectivas que encierra la táctica de la resistencia activa, por cuyo éxito ha hecho y seguirá haciendo nuestro Ejército cuantos esfuerzos y sacrificios sean necesarios.

© Archivos Estatales, mecd.es

LA SITUACIÓN INTERNACIONAL

El acuerdo de Munich

La alegría un tanto prematura que se hizo sentir en Francia y en Inglaterra a raíz del acuerdo de Munich, al ver alejarse la guerra que se juzgaba inmediata, no ha durado mucho.

No se trata solamente de una reacción sentimental ante la injusticia perpetrada con el pueblo checo. Se trata de algo más. Desvanecida la cortina de humo, se ha visto en toda su desnudez la dura realidad: la guerra no ha sido evitada; antes al contrario, la política seguida sólo ha servido para facilitar los planes de los agresores en un futuro próximo.

Y éstos no lo ocultan. El día 1 de octubre, un periódico alemán, la «Frankfurter Zeitung», decía: «Haber transformado de arriba abajo en el espacio de unos meses el mapa político *y estratégico* de Europa es un acto que sólo puede compararse con raros acontecimientos de la Historia mundial.» La Prensa italiana, por su parte, exalta hasta lo indecible el papel que ha sido atribuído graciosamente a Mussolini en Munich, y sus baladronadas suben de tono.

En Francia, un periódico conservador, pero cuyas apreciaciones hallan eco en muchos militares franceses, «L'Epoque», señala con amargura que se ha permitido a Hitler desarrollar sus planes de aislamiento de Francia, a la que considera su principal enemigo, según ha proclamado públicamente en su libro «Mein Kampf». De igual manera en Inglaterra se han comprendido en seguida las repercusiones que puede tener para su seguridad lo acordado en Munich. La dimisión del ministro de Marina, disconforme con la política exterior del Sr. Chamberlain, es bien elocuente a este respecto. Numerosas personalidades, como el conservador Churchill, hacen presente su disgusto, y en idéntico sentido reacciona la Prensa inglesa.

© Archivos Estatales, mecd.es

* * *

La guerra, efectivamente, no ha sido evitada. Lo confiesan incluso los mismos que decían haberla evitado, puesto que el Sr. Chamberlain, inmediatamente después de exponer en la Cámara inglesa los resultados de la entrevista de Munich, declaraba paradójicamente que Inglaterra tendrá que intensificar su rearme. Otro tanto sucede en Francia, donde la preocupación por la seguridad del país gana los ánimos. El periódico que hemos citado anteriormente, «L'Epoque», dice a este respecto el 2 de octubre: «Es indispensable realizar sin tardanza un inmenso esfuerzo militar si no queremos encontrarnos dentro de unas semanas o de unos meses a merced del ejército alemán, desembarazado de todo riesgo en su frente oriental y concentrado enteramente contra nosotros. Hay que acelerar los trabajos defensivos en la frontera Norte y Este, duplicar y triplicar la línea Maginot, construir una flota aérea imponente, encargar en América mil o dos mil aviones de bombardeo; intensificar la fabricación de tanques, de artillería y de antiaéreos; dispersar las industrias de guerra, concentradas ahora absurdamente en la región parisina.»

Estas inquietudes son la mejor demostración de que la paz no ha sido asegurada, sino puesta en mayor peligro aún por la política seguida. A la luz de los hechos se ve que la paz y la civilización sólo pueden ser salvadas haciendo frente al fascismo, y en este sentido reacciona vigorosamente la opinión pública en Francia y en Inglaterra, en el mundo entero. Países de gloriosa historia ven maltrecho su prestigio y en peligro sus libertades y su integridad territorial, y esta amenaza desvanece errores y abre los ojos a todos.

* * *

A la luz de estos acontecimientos España adquiere como nunca categoría de ejemplo mundial. Hacia ella vuelven sus miradas, confiando en su victoria, los pueblos libres amenazados y los que ya han caído bajo el yugo del fascismo. Porque España ha demostrado y sigue demostrando que se puede hacer frente a los agresores y echar por tierra sus planes. España lleva más de dos años resistiendo todos los embates y todas las asechanzas, desde la invasión descarada hasta las

© Archivos Estatales, mecd.es

tortuosidades de la No Intervención. Y jamás ha flaqueado su firme voluntad de no dejarse avasallar. Menos que nunca flaqueará ahora. España no es Austria ni Checoslovaquia. Con nuestra Patria, desgarrada, pero mil veces heroica, fuerte como jamás lo ha sido, nadie podrá especular. Su destino será el que le marquen los españoles, el que le trace, representándolos, nuestro Gobierno de Unión Nacional.

Hay que poner de relieve, por otra parte, que independientemente de esta voluntad nuestra de luchar hasta el fin por la independencia de la Patria, la evolución de los acontecimientos internacionales realza a mayor la importancia estratégica que para Europa tiene nuestra Patria hoy, después de la pérdida del baluarte de Checoslovaquia, como garantía de que la República Española no será lugar desde donde partan agresiones contra el pueblo francés, ni contra los puntos vitales de ninguna democracia.

© Archivos Estatales, mecd.es

España y Checoslovaquia

El artículo que reproducimos a continuación fué escrito, hace más de tres meses, por el gran escritor militar inglés Liddell Hart, redactor de la Enciclopedia Británica y crítico del «The Times», habiendo sido muy comentado en diversas revistas, especialmente en la que pasa por ser órgano del Estado Mayor alemán.

Checoslovaquia y España: he aquí los dos polos en torno a los cuales gira una gran parte de los debates del Parlamento y de las conversaciones públicas. La discusión tiende a ser enfocada desde puntos de vista políticos y éticos dignos de la mayor atención, pero que no deben obscurecer otros aspectos, que son fundamentales para poder fijar la línea política que haya de seguirse. Por mi parte puedo quizá contribuir al esclarecimiento del problema desde dos puntos de vista: el estratégico y el histórico. Para una nación es de vital importancia tener una visión clara de las condiciones estratégicas que pueden influir en sus destinos.

¿Cuales son las condiciones vitales de que depende nuestra situación?

Todo país depende de sus recursos en víveres; el nuestro depende de los víveres que vienen de ultramar. Mientras esta desgraciada condición subsista, el mantenimiento de nuestras rutas marítimas adquiere preferencia, hasta sobre la defensa de nuestras ciudades contra los ataques aéreos. La conservación del imperio depende también, y en mayor grado, del mantenimiento de las rutas marítimas que lo unen a la metrópoli. Dada pues la importancia de las relaciones marítimas en la guerra moderna, nuestra seguridad va unida a la de Francia, por su contigüidad geográfica. Nos guste, pues, o no, nuestra política está ligada a la de Francia.

Casi tan importante para nosotros es la situación de la Península Ibérica. Por ello debemos plantearnos la cuestión de cuáles serían las consecuencias estratégicas en caso de guerra, si España estuviera

© Archivos Estatales, mecd.es

aliada con nuestros adversarios. En primer lugar, la base naval de Gibraltar sería insostenible, con lo que nos encontraríamos sin bases navales seguras hasta Alejandría, es decir, a 3.000 millas de distancia. En comparación con este factor es secundario el que nuestros barcos fueran o no capaces de seguir pasando por el estrecho de Gibraltar. El problema se complica con la posibilidad de que nuestros adversarios acondicionaran las bases aéreas y navales del este de España e islas Baleares. El peligro es el mismo para las comunicaciones entre Francia y sus colonias africanas. Pero el peligro no termina aquí. La ruta de oriente por El Cabo, y hasta nuestros mares próximos, estarían amenazados por submarinos y aviones que podrían operar desde las costas del noroeste y suroeste de España. Amenaza que sería mayor si nuestros enemigos utilizaran las islas Canarias. Desde el punto de vista estratégico, por consiguiente, la actual lucha en España no es, ni puede ser para nosotros un asunto indiferente. Una España amiga es deseable. Una España neutral es de vital importancia.

El análisis militar del curso de la guerra española no deja lugar a dudas sobre la importancia de la ayuda de Alemania e Italia al general Franco, ayuda que se inició con la misma rebelión, y que fué sostenida y aumentada sin cesar. La inevitable consecuencia ha sido incrementar la dependencia de Franco respecto a los países que lo proveen. Si éstos le mandaran ayudarles, y las bases navales y aéreas españolas fueran ocupadas por ellos, en un conflicto en que nos tuvieran por enemigos, la total estructura de nuestra defensa nacional quedaría minada.

Conviene que el examen de la situación, desde el punto de vista estratégico, se someta por otra parte a consideraciones de tipo histórico. En nuestro país se abriga la esperanza de que si la lucha terminara a favor de Franco, éste repudiaría las reclamaciones de las Potencias que le han ayudado, y que sus necesidades financieras le harían entonces volver a nuestros brazos. ¿Está justificada esta hipótesis? La historia nos demuestra que nosotros mismos nos hemos aprovechado a menudo del agradecimiento despertado por nuestra ayuda a ciertas rebeliones. Recordemos también que nuestra poco cordial actitud respecto a los Jóvenes turcos antes de 1914, permitió a Alemania ganar el favor de Turquía. La reciente historia de España, por otra parte, nos demuestra que las clases que han favorecido le revuelta de Franco fueron durante la pasada guerra partidarias acérrimas de Alemania. El 24 de septiembre de 1914 «The Times» escribe que, en contraste

© Archivos Estatales, mecd.es

con la prensa republicana, «la prensa carlista y católica se inclinó hacia los intereses germanos, como representantes del principio de autocracia en una lucha a muerte con el liberalismo». En un largo artículo publicado en octubre de 1916 el mismo periódico hace notar que los periódicos representantes de «la Iglesia, el carlismo y la reacción aceptaron voluntariamente el patronato alemán» y que en cambio la prensa de izquierdas estaba «francamente a favor de Inglaterra y Francia», añadiendo que «los mayores simpatizantes con los Aliados hay que buscarlos entre los liberales avanzados, los republicanos y socialistas». Pensar pues que estos mismo elementos germanófilos, después de la ayuda que Alemania les ha prestado en la guerra actual, pudieran desagradecidamente cambiar de actitud, constituye un exceso de credulidad, a juicio del observador histórico. La constante actitud del Gobierno británico evitando mostrar simpatía por el Gobierno republicano, no ha servido para que los rebeldes nos acusen de estar «al servicio de los rojos». Y no hace mucho Queipo de Llano descubrió su pensamiento al declarar en una emisión de radio: «Nuestra victoria sería la definitiva caída de Inglaterra».

Pero además de todas estas consideraciones, y sin tener en cuenta el factor simpatía o gratitud, resulta que en el supuesto de que ganara Franco, éste, para mantener su poder, necesitaría todavía las armas y la organización alemanas. Hoy en día la técnica para dominar un país por el terror depende de hombres y material especializados. Parece imposible que Franco pudiera contar con españoles para estos fines. Por otra parte, sería una locura ignorar el contenido totalitario y militarista del programa de Falange, que Franco ha adoptado.

En suma, la esperanza de que la España franquista no fuera una palanca estratégica en manos de las Potencias que la ayudan queda como una posibilidad muy tenue, mientras que la gravedad del peligro constituye una certidumbre.

Volviendo ahora al problema de Checoslovaquia tomaré primero un punto de vista histórico y después estratégico.

El problema de nuestra actitud ante cualquier agresión contra Checoslovaquia suscita la pregunta de si una clara declaración por nuestra parte hubiera podido conjurar la guerra en julio de 1914.

Por la naturaleza de los planes alemanes anteriores a la guerra y por la deliberada agresión a Bélgica, parece que el Estado Mayor alemán contó con la posibilidad de la intervención británica y que no se intimidó ante tal perspectiva. El conde Schlieffen, que fué quien

© Archivos Estatales, mecd.es

concibió el plan, contaba ya con una fuerza expedicionaria inglesa de 100.000 hombres «operando con los franceses». Poco tiempo antes de ponerse en ejecución dicho plan, el general Moltke, sucesor de Schlieffen, creía en cambio que los ingleses permanecerían neutrales. Esta creencia la compartían el Kaiser, el Canciller y el Ministro de Relaciones exteriores, y fué reforzada por el tono de la Prensa inglesa gubernamental y por los informes alemanes enviados desde Londres. El día 26 de julio el príncipe Enrique de Prusia informó que durante su entrevista con el rey de Inglaterra, éste le dijo: «trataremos en lo posible de mantenernos alejados y de permanecer neutrales». El Príncipe añadía que por su parte estaba persuadido de que Inglaterra permanecería neutral. Este informe parece que produjo gran efecto en el Kaiser. El día 27 el Gobierno austríaco recibió un telegrama de su embajador en Berlín en el cual manifestaba el deseo del Gobierno alemán de mantener a Inglaterra en la expectativa, sin que ello supusiera el propósito de limitar la acción de Austria contra Servia. A la mañana siguiente el Emperador de Austria firmó la declaración de guerra contra Servia. Un primer mensaje de prevención por parte del Gobierno alemán fué enviado a Viena aquel mismo día. Demasiado tarde...

El día 29 el embajador alemán en Londres, Lichnowsky, daba cuenta a su Gobierno de una conversación sostenida con Grey, el Ministro de Relaciones Exteriores inglés, quien manifestó que si Alemania y Francia no quedaban envueltas en el conflicto, Inglaterra no intervendría; pero añadió que «si el resultado viene a ser tal que creamos que los intereses británicos requieren nuestra intervención, intervendremos en seguida». Aunque la advertencia era algo vaga, bastó para disipar las primeras dudas sobre la neutralidad inglesa. El Kaiser desata sus iras contra Grey, considerándolo como «una especie de impostor» y contra el rey por haber «perpetrado el gran fraude». El efecto práctico, sin embargo, fué que el Canciller alemán envió una serie de telegramas a Viena exhortando a los austríacos a moderar su actitud respecto a la proposición mediadora de Grey. Más tarde, el Canciller trató de obtener del embajador inglés una confirmación de la neutralidad inglesa, en caso de guerra entre Alemania y Francia. Grey rehusó dar seguridad alguna, pero tampoco dijo nada definitivo respecto a la ayuda a Francia; tan divididos estaban los pareceres en el seno del Gobierno.

Mientras no se hubo cursado ningún ultimátum de una manera

© Archivos Estatales, mecd.es

incontestable había grandes probabilidades de salvar la paz, si se hubieran puesto en claro las intenciones británicas, con una pronta intervención del Gobierno alemán sobre los austríacos. Este punto de vista es el que sostiene en sus memorias el almirante von Tirpitz: «Grey hubiera podido salvar la paz, si hubiera hecho comprender oportunamente a Bethmann cuál iba a ser la actitud de Inglaterra, en el caso de que el conflicto entre Austria y Servia se extendiera. El silencio de Grey fué un aliento para el grupo berlinés partidario de la guerra». La impresión general es que los alemanes se ocupaban sobre todo de prever nuestra inmediata participación en el conflicto, mientras hacían lo posible por retrasarla. De haber ocurrido así, contaban con haber ganado tales posiciones en Bélgica y en el norte de Francia, que les hubieran dado no sólo un decisiva ventaja contra Francia, sino que hubieran anulado nuestra posibilidad de intervenir eficazmente.

Esta conclusión es también fundamental en el problema presente.

En cualquier contienda futura los primeros días del conflicto tienen la mayor importancia, dada la rapidez de acción, favorecida por las fuerzas aéreas y la mecanización, que se exige al atacante, a consecuencia de la dificultad de vencer las defensas modernas una vez consolidadas.

Nos hallamos frente al hecho de que Francia ha prometido ayudar a Checoslovaquia en el caso de ser agredida. Mientras esta promesa subsista, ello implica que desde el punto de vista estratégico ha sido dada también en nuestro nombre, por mucho que disguste esta idea al Gobierno y al público. Como hemos dicho anteriormente, nuestra seguridad está ligada prácticamente a la de Francia. Se puede argüir que nosotros podemos mantenernos alejados de cualquiera operación ofensiva de Francia para ayudar a los checos e intervenir sólo más tarde, en el caso de tener que salvar a Francia de una invasión. La respuesta práctica es que los primeros días de lucha aérea pueden ser decisivos, dependiendo de ellos tanto nuestra propia seguridad como la de Francia. Sería muy peligroso arriesgarse a tener quietas nuestras manos, o, mejor dicho, nuestras fuerzas aéreas, durante unos días en que la potencia aérea francesa puede ser desmantelada y sus industrias de guerra deshechas.

¿Podremos inducir a Francia a modificar su promesa de ayuda a Checoslovaquia? ; y aunque podamos, ¿sería prudente hacerlo?

Trataré la cuestión desde el punto de vista estratégico. En primer lugar esa promesa de ayuda está justificada por la necesidad que tiene

© Archivos Estatales, mecd.es

Francia de distraer hacia el Este toda posible concentración alemana en el Oeste.

También es fácil de comprender estratégicamente el interés de Alemania en separar a Checoslovaquia de Rusia, como preliminar de la disolución del pacto franco-soviético. La extensión de dos frentes de guerra y su distancia, que puede hacer peligrar su posición estratégica, es cosa que ha quedado bien grabada en la mente de los alemanes después de su experiencia de 1914 a 1918. Con la desaparición de la fuerza de Checoslovaquia, Rusia perdería sobre todo la posibilidad de usar una base aérea de gran valor para actuar sobre los lugares sensibles de Alemania, y aligerar de este modo la presión sobre Francia.

Es obvio insistir sobre las ventajas políticas que para todo el mundo tendría una solución pacífica del problema de los sudetas. Un convenio satisfactorio que asegurara la paz por mucho tiempo, sería quitar un enorme peso a los pueblos de Europa. Pero conviene considerar los resultados estratégicos de un convenio que no fuera más que una solución temporal, dejando a Alemania inclinada a renovar sus deseos de expansión a expensas de los vecinos. También conviene hacer notar que una posterior expansión de Alemania hacia Oriente supondría un refuerzo de su capacidad para sostener una guerra larga. Recíprocamente, cuanto más quede España bajo la influencia alemana, tanto más debilitado quedará el frente que puedan formar las Potencias orientales frente a una agresión alemana.

Sería pues un desatino comprar un mejoramiento momentáneo del peligro de guerra al precio de un hundimiento final. Un acuerdo que implicara la exclusión de las fuerzas rusas sería un mal pacto para Europa. Aparentemente es más atractivo el proyecto de la neutralización de Checoslovaquia, con garantías mutuas. Pero este proyecto requiere la más cuidadosa atención por sus consecuencias estratégicas. La Historia nos previene que nada ha producido más trastornos en los deseos de encontrar la paz, que la tentación de comprarla.

© Archivos Estatales, mecd.es

Instrucción

La seguridad de las unidades autotransportadas o motorizadas durante la marcha

(Solución propuesta por una revista alemana.)

En todos los ejércitos modernos sigue aumentando el número de unidades motorizadas o autotransportadas. La velocidad y rendimiento de marcha de estas agrupaciones superan en mucho la de las viejas Armas. Pero, en cambio, su capacidad de exploración y seguridad deja mucho que desear. En carreteras importantes los autoametralladoras de reconocimiento y las motocicletas pueden aprovechar su gran velocidad, siendo también soportable el ruido que producen; pero, por otra parte, estas carreteras habrán de ser las más estrechamente vigiladas por el enemigo. La mayoría de los trayectos rectilíneos de cierta extensión permiten la vigilancia y la defensa desde larga distancia. En todo caso podrían soportarse elevadas pérdidas entre los elementos de vanguardia, si al menos las fuerzas que les siguen pudieran continuar informadas. Pero con una exploración motorizada tampoco es ésto seguro, pues la tripulación de los vehículos a motor ve y oye mucho peor que los observadores terrestres enemigos. La seguridad adversaria tendrá, en general, tiempo suficiente para disimularse por completo. Y si tiene preparada detrás una defensa eficaz, bastaría entonces que los puestos avanzados colocaran rápidos obstáculos en la carretera, cables enrollados o minas, para que no pudiera regresar ninguno de los exploradores motorizados destacados, ni ningún parte. Una exploración en camiones o motocicletas sin blindaje es todavía peor, pues el motorista constituye un blanco fácil para cualquier fusilero disimulado.

El auto blindado de reconocimiento podrá percibir dónde em-

© Archivos Estatales, mecd.es

pieza a ser fuerte la resistencia, pero nunca podrá precisar con seguridad si una zona determinada está o no completamente libre de enemigos.

Ante estas dificultades se suele proponer también el empleo de órganos de exploración motorizados a los lados de la carretera de marcha, a modo de caballería, y avanzando a saltos de un punto de observación a otro. Para esto se necesitan vehículos «todo terreno», es decir, carros o vehículos por lo menos semiorugas. Pruébese sino a ir en motocicleta con tiempo lluvioso por caminos llenos de barro. Si no queda paralizada, habrá de marchar por lo menos a muy escasa velocidad. En estos casos, el camión, por otra parte, produce ruidos extraordinarios y se ve obligado a disminuir extraordinariamente su velocidad. Además, sus ocupantes no ven más que una cosa: el camino. Está bien probado que los ocupantes de vehículos a motor, en marcha sobre terreno difícil, no ven nada a derecha o izquierda de su ruta: sus ojos están fijos en el camino que tienen delante. Por consiguiente, en la mayoría de los casos no podrán emplearse vehículos a los lados de la carretera. Una buena seguridad, capaz de determinar si el terreno está libre de enemigos, no podrá, pues, realizarse con una exploración motorizada.

Pero sin tener esta certidumbre, una agrupación motorizada no puede marchar hacia el enemigo. Una sola ametralladora puede producir grandes bajas a fuerzas motorizadas no blindadas, ya sean motoristas, artillería motorizada o infantería en camiones.

Las unidades motorizadas no podrán desarrollar su gran velocidad, ni obtener su gran rendimiento de marcha más que en aquellas zonas que, sin lugar a dudas, estén ocupadas por fuerzas propias. Por muy extraño que parezca, la motorización nunca es tan favorable como en la defensiva. En la defensiva la motorización hace posible taponar brechas rápidamente u ocupar segundas líneas, conteniendo de este modo la infiltración enemiga.

La rápida marcha de fuerzas motorizadas, lanzadas durante la ofensiva para obtener una rápida decisión, seguirá siendo un problema sin resolver mientras la marcha no pueda quedar asegurada. Pero como para ello no resultan adecuados los más modernos medios de transporte, habrá que recurrir a otros algo más viejos. Este medio lo tenemos en un vehículo que por su gran velocidad sobre carretera no puede ser más apropiado para la exploración: la bicicleta. El ciclista puede recorrer de 12 a 15 kilómetros por hora; sin gran esfuerzo, puede hacer jornadas de más de 60 kilómetros, y desde camiones se le

© Archivos Estatales, mecd.es

puede auxiliar fácilmente. 15 bicicletas sobre un camión pueden establecer turnos de 5 hombres para la exploración, mientras los 10 restantes les siguen transportados. Un grupo de reconocimiento semejante puede hacer jornadas de unos 200 kilómetros. La capacidad del ciclista para la exploración ha sido bien probada. El ciclista lo ve y lo oye todo y puede ir por malos caminos; la máquina es silenciosa y rá-

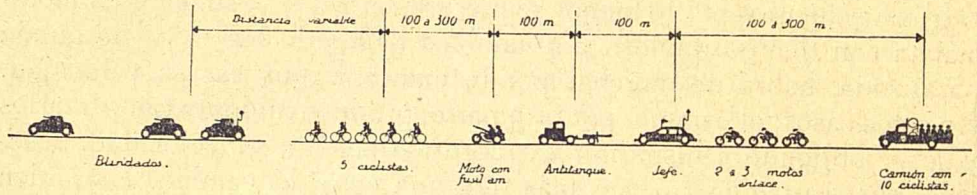


Fig. 1

pida, y puede desaparecer fácilmente de la carretera. Por otra parte, no es mucho, en todo caso, exponerse a que se pierda una bicicleta.

La seguridad por medio de ciclistas «semi-motorizados» permite la marcha hacia el enemigo de fuerzas motorizadas.

Una unidad motorizada podría marchar de la siguiente manera (fig. 1):

—autos blindados de reconocimiento (de 2 a 4 vehículos).
—ciclistas (5).

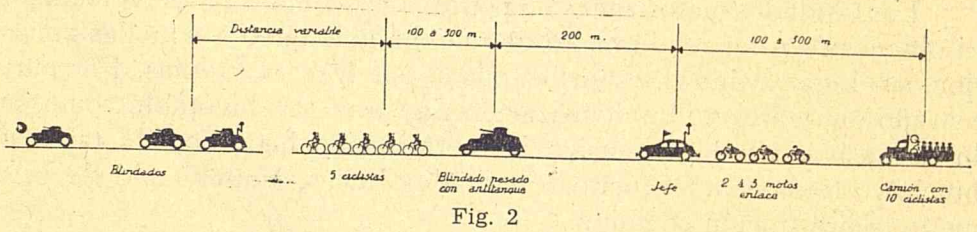


Fig. 2

—a distancia de 100 a 300 metros y siguiendo a saltos: una motocicleta con fusil ametrallador.
—una pieza antitanque.
(o en vez de la motocicleta y la pieza antitanque, un auto blindado pesado de reconocimiento con armamento antitanque, como en la figura 2).
—jefe del destacamento avanzado en un coche turismo con estación radiotelefónica.

© Archivos Estatales, mecd.es

—de 2 a 4 agentes de enlace en motocicleta.
—a 100-300 metros: un camión con 10 ciclistas.
—tropas para reconocimiento del itinerario.
—a la distancia correspondiente: compañía de cabeza — vanguardia—grueso.

Con esta distribución, los autos blindados de reconocimiento tienen a su cargo la descubierta, los ciclistas la seguridad; para fortalecer eventualmente la seguridad, para el reconocimiento de casas, etc., quedan a disposición los ciclistas transportados. En cabeza se mantiene enlace por la vista; con el grueso, enlace radiotelefónico.

La velocidad horaria de la cabeza es de 12 a 15 kilómetros; la de las fuerzas motorizadas, el triple. ¿Cómo podrán seguir entonces a los primeros elementos? Las experiencias de la guerra de España han demostrado que las columnas motorizadas densas, tanto en marcha como en estación, son muy vulnerables a la aviación. Las columnas que vayan muy unidas han de marchar lentamente, pero en terreno montañoso también tienen dificultades especiales. Tomar una subida con acelerador no resulta posible con columnas muy densas, pues los vehículos habrán de cambiar la velocidad relativamente pronto; a consecuencia de lo cual no sólo desciende sensiblemente la velocidad media, sino que aumenta el desgaste de los motores y el número de averías. Con tiempo seco las columnas producen nubes de polvo, tanto más espesas cuanto más cerrada sea la formación. Las nubes de polvo, a parte de los accidentes que pueden producir, son extraordinariamente reveladoras para la aviación enemiga. La marcha y estacionamiento alternativo resulta lo más sencillo, pero al mismo tiempo lo más peligroso, ante el peligro aéreo. Es cierto que la aviación no puede vigilar permanentemente toda la zona de la marcha, pero las columnas paradas o en movimiento están expuestas siempre a aventuales ataques aéreos. Sería, pues, recomendable hacerlas preceder de una protección aérea. Bosques, pueblos y carreteras con buena sombra de árboles, durante el verano, ofrecen posibilidad de estacionarse a cubierto. Naturalmente, hay que contar con un buen número de ametralladoras y cañones antitanques para asegurar el estacionamiento contra la aviación y los carros. Las fuerzas de reconocimiento de la vanguardia deben reconocer no solamente el camino, sino los puntos de estacionamiento adecuados. Si se prosigue la marcha a saltos cada hora, se necesita un punto de estacionamiento cada 10 ó 15 kilómetros; en general, a tales

© Archivos Estatales, mecd.es

distancias siempre podrán encontrarse lugares adecuados (fig. 3). La compañía de cabeza, que por lo menos debe seguir a una media hora, consta de escasos vehículos y no le ha de ser difícil encontrar lugares apropiados para detenerse.

La iniciación de la marcha no debe producirse al mismo tiempo en toda la columna, sino que debe haber una distancia de unos 200 metros entre vehículos, para volver a reunirse en un lugar de estaciona-

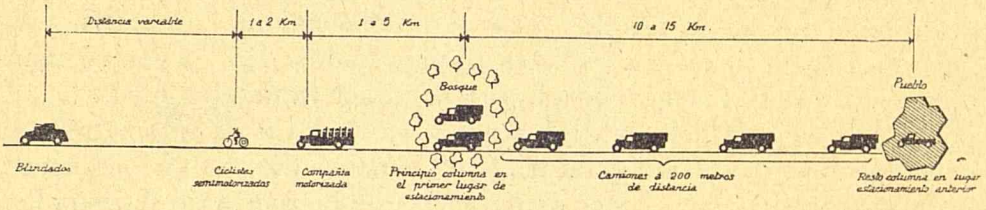


Fig. 3

miento, asegurado contra aviones y carros. De este modo sería posible escapar durante la marcha a la observación aérea enemiga y desintegrar el ataque aéreo, pudiendo establecerse una enérgica defensa.

Habrá de reconocerse que la táctica propuesta de seguridad con ciclistas semi-motorizados y marcha a saltos de las fuerzas que siguen, para asegurar de esta manera la protección del grueso de la columna, puede evitar los dos peligros más graves: escasa seguridad y gran vulnerabilidad frente a la aviación.

Por último, es absolutamente necesario dotar a las fuerzas motorizadas de elementos antitanques y antiaéreos. Procediendo en la marcha como se ha indicado, será siempre posible emplear carros para una detenida exploración y de la misma manera podrá protegerse a las fuerzas que vienen detrás contra aviones y carros.

© Archivos Estatales, mecd.es

Aviación y D. E. C. A.

Cuando la opinión pública se preocupa del medio de hacer frente a los peligros de la aviación, piensa irresistiblemente en la aviación de caza. Teniendo en cuenta solamente los éxitos de los grandes ases y los incontestables perfeccionamientos de los instrumentos de vuelo, se llega a la conclusión de que, para estar bien defendido, basta una buena aviación de caza. En cambio, se suele olvidar demasiado la labor de la D. E. C. A., concediéndole todo lo más la posibilidad de obligar a algunos aviones de observación a mantenerse lejos de las líneas de combate, o de ahuyentar en ciertos casos a algunos bombarderos.

Es cierto que las estadísticas de la gran guerra vienen en apoyo de tal parecer. La aviación francesa abatió un mínimo de 2.000 aviones alemanes, mientras la D. E. C. A. no destruyó más que 400.

Conviene notar, sin embargo, que los éxitos de la D. E. C. A. se obtuvieron casi sin pérdidas de hombres o de material. La aviación francesa, en cambio, perdió en 1918 seiscientos aparatos y alrededor de novecientos pilotos, la mitad de los cuales resultaron muertos.

Conviene también tener en cuenta la importancia relativa de los medios que han empleado ambas Armas. La D. E. C. A. francesa utilizó en 1918 un número de cañones que osciló entre 415 y 544, los cuales no solamente pudieron hacer toda aquella campaña sin ser reemplazados, sino que, en su mayor parte, están todavía en servicio. La aviación, por el contrario, puso en línea un número de aviones comprendido entre 750 y 1.400, a los que hay que añadir un número casi igual, inmovilizado en los parques para recambio, utilizado en las escuelas, y los necesarios para reemplazar a los aparatos gastados; en total, cerca de 5.000 aparatos.

No deja de tener interés la consideración de que la artillería no solamente es susceptible de mantener en servicio sus materiales más largo tiempo que la aviación, sino que es también mucho más independiente que ésta respecto al progreso del material. Si un caza aumenta su velocidad en 10 metros por segundo o su techo en 100 metros, la

© Archivos Estatales, mecd.es

eficacia del tiro antiaéreo no se resentirá en general. En la lucha aérea en cambio las consecuencias de tamaña superioridad son incalculables.

Se objetará a estos argumentos que en la guerra el Mando tiene necesidad de casi certidumbres y no de probabilidades, y que cuando quiera mantener una zona libre de la acción o de la observación aérea, tendrá muchas más posibilidades de obtener tal resultado utilizando la caza que la D. E. C. A., con la ventaja, además, de no inmovilizar irremediablemente sus medios, pudiendo siempre cubrir numerosos objetivos con medios limitados, aprovechando la movilidad de los aparatos.

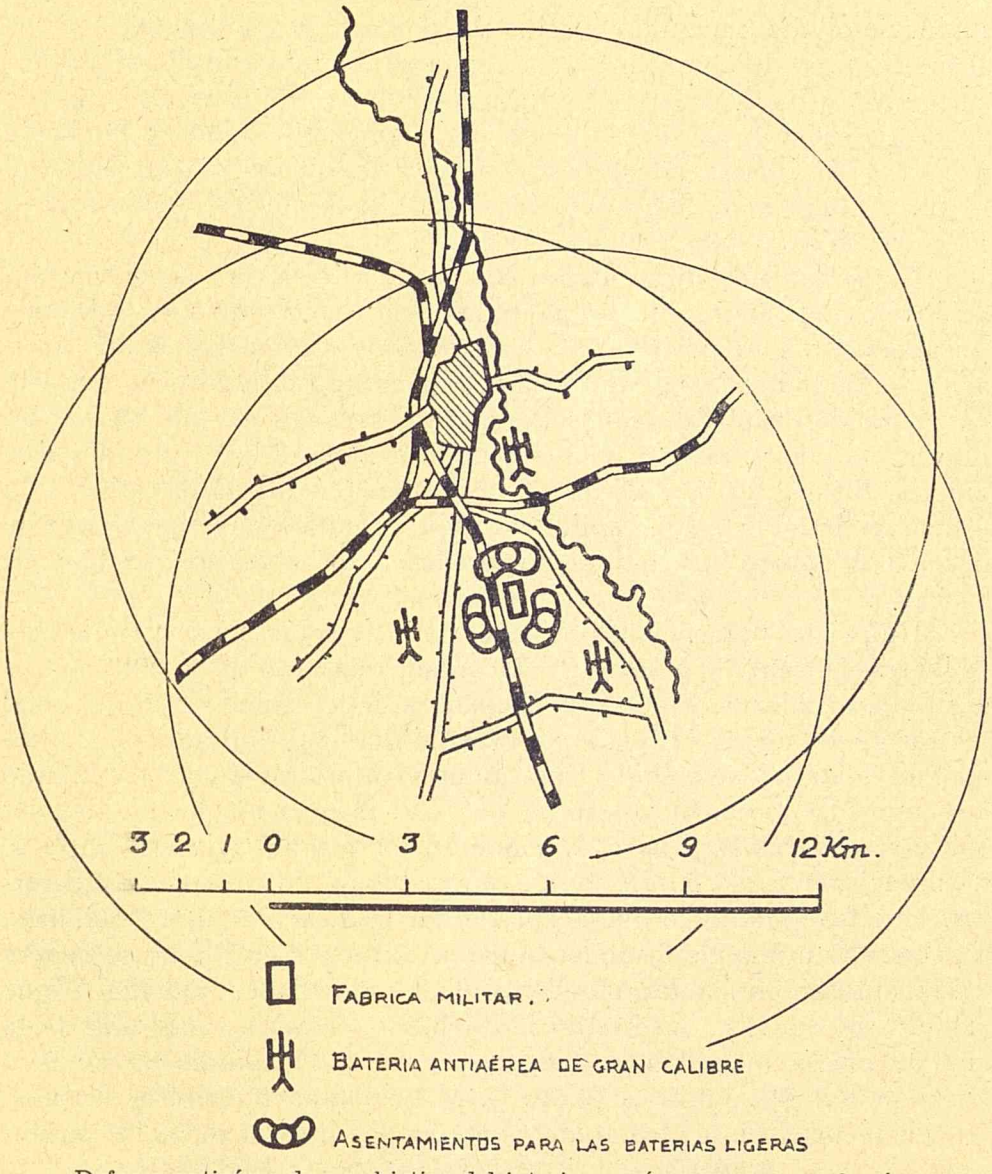
El radio de acción del avión es muy considerable, sobre todo cuando se le compara con el de la D. E. C. A., que no actúa más que hasta el límite de alcance de sus piezas. Por esta ventaja no debe exagerarse. El caza no actúa muy profundamente en las líneas enemigas porque la imposibilidad de batirse en retirada se lo impide. En el frente, las zonas de acción en anchura y sobre todo en altura son tanto más limitadas cuanto más eficaz se desea la defensa. En la retaguardia se pueden reducir los medios consagrados a una misión determinada, pero la falta de tiempo hacen frecuentemente precaria tal protección, obligando a menudo a afectar a los diferentes objetivos que deban protegerse los efectivos necesarios, como ocurre con la D. E. C. A.

Por otra parte, en la zona de acción táctica de la unidad, una unidad de D. E. C. A. se encuentra en condiciones mucho más favorable que una escuadrilla. Con sus instrumentos de óptica perfeccionados descubre los objetivos antes que el avión, cuya vista no se extiende más que a 4 ó 5 kms ; sus proyectiles, a pesar de su relativa lentitud, van más de prisa que los aviones de caza, y sus cambios de objetivos, casi instantáneos, son infinitamente más rápidos que los de las patrullas de caza, que después de una intervención tienen que reagruparse, antes de librar nuevo combate.

Al contrario que el proyectil, cuya trayectoria ciega no puede modificarse después de disparado, el avión de caza puede maniobrar y seguir al adversario que intenta huir ; pero no conviene olvidar que las diferencias de velocidad entre dos aparatos son a menudo tan escasas que las persecuciones muy largas pueden llevar al cazador lejos de la zona que tiene la misión de defender.

Por otra parte, descontando los períodos de desplazamiento, la artillería tiene la ventaja de estar más a mano, siempre disponible y pronta a tirar. De día y de noche, con buen o mal tiempo, se puede con-

© Archivos Estatales, mecd.es



Defensa antiaérea de un objetivo del interior, según un esquema alemán.

tar con ella, mientras que la caza es mucho más sensible a las condiciones atmosféricas y hasta con buen tiempo no siempre está disponible.

Se dirá que todas estas consideraciones pueden ser acertadas, pero que cuando pueda librarse un combate, la caza será decisiva, mientras que harán falta muchos cañonazos antes de abatir un solo

© Archivos Estatales, mecd.es

avión. Se olvida a menudo que los combates aéreos se limitan a veces al intercambio de algunas ráfagas de ametralladora, sin llegar a obtenerse un resultado decisivo. De los 694 combates librados por un grupo de caza francés en abril y mayo de 1917, solamente hubo 73 combates decisivos. Alrededor, pues, de un 621 por 100 quedaron sin resultado, lo que no parece que haya ocurrido con un 90 % de los disparos de la D. E. C. A.

Estos datos no dirán nada a los partidarios de la supremacía del avión sobre el cañón, que dudan de la eficacia de éste, sobre todo contra aparatos cuyas perfecciones aumentan de día en día. No sólo los aparatos de puntería—dirán—han de verse imposibilitados de seguirle en su rápido desplazamiento, sino que los proyectiles, que ya no van mucho más de prisa que ellos, no podrán alcanzarles a grandes distancias. Sin contar con el tiempo que requieren las correcciones y la preparación del tiro, ¿qué podrá el cañón, cuando los aviones en vez de hacer 100 metros por segundo sobrepasen los 200, que ya han alcanzado?

En primer lugar, estos progresos de la aviación no carecen de precedentes. Durante la guerra las velocidades pasaron de 30 a 50 metros segundo, al mismo tiempo que el techo práctico subió de 2.500-3.000 metros a 5.000-6.000. Lo cual no impidió que los resultados obtenidos con un material concebido para límites inferiores fuera mejorando sin cesar. Es cierto que después de 1930 la aviación ha hecho nuevos y considerables progresos y que en los últimos años ha duplicado bruscamente sus posiblidades. Sin embargo, no conviene exagerarlas. El paso gigantesco que acaba de dar la aviación parece que haya de conducir a una cierta detención, por lo menos en lo que se refiere a sus aplicaciones militares. Ya con las velocidades actuales —que están lejos de haber alcanzado la «velocidad crítica», más allá de la cual la menor maniobra acabaría por romper el aparato en vuelo o hacer perder el control al piloto—, se presentan numerosas circunstancias tácticas en que los aparatos no pueden utilizar todas las posibilidades de sus motores.

El avión de bombardeo en efecto debe navegar a una velocidad muy alejada de la máxima, si quiere mantener la cohesión de la patrulla a que pertenece. Debe hacerlo también, si no quiere aumentar en proporciones inadmisibles la dispersión de sus bombas. Ya durante la Gran Guerra y con velocidad reducida, al aumentar ésta fué disminuyendo la precisión desde el 73% en 1915 al 27% en 1918.

© Archivos Estatales, mecd.es

Razones análogas impedirán al bombadero utilizar siempre todo su techo.

El avión de observación teme la velocidad, si el observador ha de sacar la cabeza fuera de la cabina y soportar un viento que sobrepasa los 100 metros por segundo. La teme igualmente si ha de seguir con la vista un objetivo, puesto que cuando más de prisa vaya, más rápidamente se aleja de él, viéndose obligado con mayor frecuencia a hacer virajes, que no solamente fatigan mucho a la tripulación, sino que pueden hacer perder de vista el objetivo.

El observador, si quiere cumplir bien su misión, evita igualmente las alturas excesivas, y el reglamento alemán especifica que «la mayor parte del tiempo el reconocimiento aéreo de combate se efectuará a una altura inferior a los dos mil metros».

Se dirá que con renunciar al reconocimiento visual y emplear la fotografía se resuelve el problema. Pero la fotografía requiere aparatos muy costosos y complicados y exige mucho tiempo para su explotación, sin que la velocidad deje de influir también en la obtención de la fotografía.

Son tantas las cosas que hay que mejorar en el avión de observación (armamento, proteción, sobre todo contra las balas disparadas desde tierra, etc.) que no es seguro que los perfeccionamientos que puedan añadirse a los motores lo sean exclusivamente en provecho de la velocidad.

Hasta hay quien tiene la misma opinión respecto al avión de caza, no obstante ser para éste la velocidad de importancia capital. «La velocidad es, sin duda alguna—declara en sus memorias el alemán Richthofen—, un factor muy importante, pero está muy lejos de serlo todo, contrariamente a lo que algunos pueden pensar. Dentro de límites razonables, un avión bien armado es superior a un avión más rápido y peor armado. Durante la guerra se ha presentado raramente el caso de que un avión fuera alcanzado por el cazador sin ser dominado por éste.»

Las grandes velocidades hacen difícil para el piloto la ejecución de maniobras que le lleven a posición de tiro, sin exponerse él mismo, pues requiere condiciones excepcionales que no se encuentran quizá en la masa de pilotos que hay que emplear en la guerra.

De todos modos, el avión de combate no utilizará toda su velocidad más que en la persecución y asalto, mientras que en el crucero volará casi siempre a una velocidad media. De lo contrario aumen-

© Archivos Estatales, mecd.es

tará las dificultades que lleva consigo la exploración de objetivos tan poco visibles como son los aviones enemigos en el aire, y malgastando un combustible precioso reducirá la duración, ya demasiado breve, de la vigilancia que debe establecer sobre las líneas de fuego. La necesidad de volar en patrulla contribuirá igualmente a emplear velocidades menos fuertes, y no parece inútil recordar a este propósito que, durante la Gran Guerra, cuando las velocidades no eran superiores a los 55 metros por segundo, el célebre aviador alemán Boelcke encontró la muerte al chocar con un aparato de su propia escuadrilla.

Por otra parte, aumentando aún más las velocidades de los aviones, se harían muy difíciles el reclutamiento e instrucción de los pilotos militares que serían indispensables para manejar tales aparatos de récord. Ya hay quien considera que en el momento actual sólo pilotos de gran clase pueden aceptar el combate aéreo, y que estamos llegando al límite de lo que puede dar el individuo.

Por último, la mayor parte de los aparatos de gran velocidad necesitan campos de aterrizaje especiales que en guerra no es posible encontrar en todas partes. No sólo porque requieren dimensiones considerables, sino porque no todo subsuelo permite su establecimiento. ¿Qué ocurrirá si el avión, tras un combate desgraciado o simplemente a consecuencia de una avería de motor, se ve obligado a aterrizar? En la guerra española se han encontrado dificultades considerables a consecuencia de la gran velocidad de aterrizaje de los aviones de caza modernos. A menudo los campos eran insuficientes; en otros casos estaban parcialmente destruídos por las bombas enemigas. En estas condiciones un aterrizaje imprevisto tenía infaliblemente graves consecuencias. Casi siempre los aterrizajes forzados han ocasionado la pérdida total del avión y de sus tripulantes.

Parece, pues, que durante algún tiempo la artillería podrá limitar sus ambiciones a tirar sobre aviones que hagan, como máximo, y no de una manera constante, de 100 a 120 metros por segundo: problema que ha tenido ya su solución.

Pero si los progresos de la artillería antiaérea la hacen realmente susceptible de obtener buenos resultados, en el supuesto básico de la velocidad constante, dirección rectilínea y horizontal, los aviones no tardarán en defenderse maniobrando, para situarse en el momento de estallar la granada a centenares de metros.

Haremos notar, en primer lugar, que la misión a realizar por el avión se lo impedirá a menudo.

© Archivos Estatales, mecd.es

La gran velocidad, en efecto, impone cada vez más volar en línea recta. Ello es evidente si se trata de un observador que debe concentrar su atención en un punto determinado y que tiene la casi seguridad de no volverlo a encontrar rápidamente, si se lo hace perder de vista una evolución un poco brusca; como si se trata de un bombardero, que debe no sólo no perder de vista el objetivo, sino volar por encima de él en una dirección determinada. Y lo mismo para el cazador, porque éste, vigilando una zona restringida del campo de batalla, se ve obligado a vigilar el espacio al mismo tiempo que la tierra; por lo tanto, debe esforzarse en disminuir las dificultades de esta segunda vigilancia en provecho de la primera y mantenerse siempre en relación con los mismos puntos de referencia; pero, además, cuando se lance a la caza de un aparato, cuya velocidad es casi igual que la suya, si quiere alcanzarle a tiempo tendrá que tomar el camino más corto, es decir, la línea recta.

La generalización del vuelo en grupo agrava aún más esta necesidad. El jefe de patrulla, a pesar del escalonamiento en altura y dirección, no puede desviarse de su ruta sin prevenir a sus subordinados, so pena de chocar. Ahora bien, para la transmisión de órdenes por medio de los radiotelegrafistas de a bordo hace falta bastante tiempo.

Por último, no hay que olvidar que la capacidad de resistencia de los pilotos no es infinita y que toda acrobacia, y hasta todo viraje, producen reacciones en su organismo, de donde la razón fisiológica de tender a trayectorias de vuelo casi rectilíneas con las grandes velocidades actuales.

Lo más frecuente es que los aviones, aun dentro de la zona de acción de las baterías, no comiencen a evolucionar para defenderse hasta haber recibido la primera salva. Hasta ese momento continúan su vuelo en línea recta.

No hay que olvidar, por último, que los aviones a gran velocidad experimentan serias dificultades para cambiar rápidamente de dirección, sin contar con que si la aceleración es instantánea, el piloto puede llegar a perder el control, a consecuencia de perturbaciones fisiológicas.

El avión puede defenderse también con un cambio de altura o una variación de velocidad. Se ensayan actualmente, al menos con ciertos aparatos, ascensos y picados casi verticales.

Pero esta defensa la impiden muchas misiones (fotografía, bombardeo). Por otra parte, los cambios de altura no pueden ser impor-

© Archivos Estatales, mecd.es

tantes más que en condiciones excepcionales, y a toda maniobra de descenso corresponderá otra posterior de ascenso, que se puede prever en cierto modo.

Por lo que respecta a los cambios bruscos de velocidad es muy dudoso que una vez el avión en la zona peligrosa no intente salir de ella lo antes posible, a la máxima velocidad, y más dudoso aún el que una vez recibidas las primeras descargas tenga el piloto la sangre fría de retardar. La ejecución correcta de fotografías o una misión de bombardeo, en la que las correcciones de puntería dependen de la velocidad, impiden con frecuencia este tipo de defensa.

Para evitar estos peligros, algunos aviadores han propuesto abordar el objetivo volando a muy baja altura o bien navegar a la altura máxima, dejándose caer luego en picado. En el primer caso se tiende a hacer imposible el tiro de la artillería. Pero tal procedimiento de ataque no podrá emplearse seguramente de una manera corriente por la fatiga que produce y la atención que requiere para evitar obstáculos, controlar el rumbo y atacar los objetivos; pero, además el avión tendría entonces en frente un arma que, servida por personal entrenado, es susceptible de un gran rendimiento: la ametralladora.

Hasta el fusil no dejaría de tener, en tal caso, cierta eficacia. No solamente puede abrirse fuego más pronto que con la ametralladora, sino que la dispersión del tiro simultáneo de varias armas corrige, en cierta medida, la imprecisión de las correcciones. Se han realizado experiencias que demuestran que el tiro de una sección de infantería es unas dos veces más eficaz que el de una ametralladora aislada. El empleo de proyectiles trazadores aumenta todavía el rendimiento.

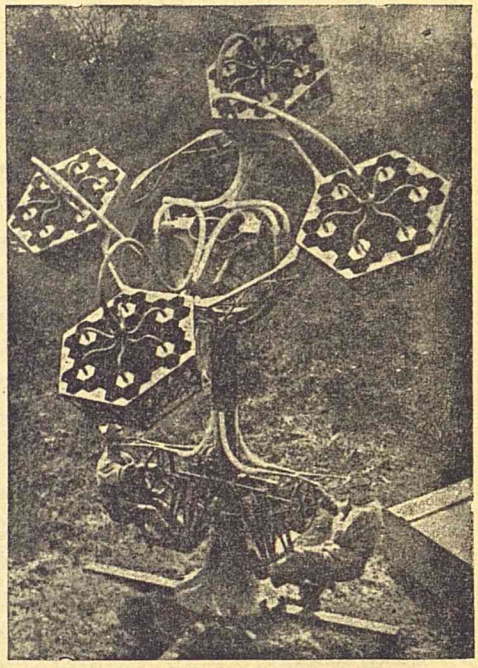
En el caso de bombardeo en picado, hay que reconocer que el aviador pone al artillero ante un problema extraordinariamente difícil, puesto que los aparatos no solamente se desplazan a velocidades considerables, sino que dejan de evolucionar siguiendo la hipótesis que constituye la base de todas las reglas de tiro de la D. E. C. A. Sin embargo, ésta no queda completamente desarmada, puesto que, como los aviones llegan siguiendo casi la vertical del objetivo a defender, es posible, desde que se les divisa, establecer barreras por encima del objetivo en una zona bien determinada y relativamente pequeña, y con mayor facilidad si se trata de un objetivo alargado, que el avión abordará casi con seguridad en su mayor dimensión. No hay que olvidar, por otra parte, que el picado no solamente produce una fatiga consi-

© Archivos Estatales, mecd.es

derable al piloto, sino que somete a un esfuerzo considerable al aparato y al motor.

Si el avión navega a una altura tal, que sea prácticamente invisible, puede decirse que si la D. E. C. A. es impotente no lo será mucho menos la aviación de caza, aunque aquélla, si no puede ver al avión enemigo, podrá a menudo escucharle.

Por lo que respecta a la escucha, en efecto, los progresos de la D. E. C. A. han sido considerables en los últimos años. Los modernos aparatos permiten corregir muy exactamente los errores debidos a las condiciones atmosféricas y dan con gran exactitud la posición del aparato.



Fonolocalizador del ejército francés.

Por otra parte, el alcance de los aparatos de escucha ha aumentado notablemente. Mientras que durante la Gran Guerra se llegó apenas a un alcance horizontal de 6 a 7 kilómetros, los aparatos actuales alcanzan sin dificultad una decena de kilómetros y hasta con el aparato checoslovaco Goerz el ruido de un avión pesado a 2.000 metros de altura puede oírse en condiciones favorables desde 25 kilómetros.

Se dirá que con la adopción de silenciadores se puede impedir a los aparatos de escucha oír los aviones. No es ésta la opinión dominante. El avión silencioso no está aún próximo a existir. Los principales órganos productores de vibraciones acústicas son los motores y las hélices, pero hay también otros factores.

El ruido de un motor se debilita muy poco con el montaje de un silenciador, y el de la hélice puede ser atenuado, pero no suprimido. No hay que exagerar la dificultad que encontrará la escucha ante los progresos realizados por la disminución de ruidos. A gran altura el avión provisto de silenciadores tendrá desde luego menos posibilidades de ser localizado, pero no una seguridad absoluta.

© Archivos Estatales, mecd.es

Hay que contar también con la localización por ondas magnéticas, problema que un día u otro tendrá su solución.

Por último los dispositivos ópticos no dejan de ser eficaces. En combinación con la escucha han demostrado ser en los últimos tiempos extraordinariamente útiles.

Claro está que los aviones tienen la posibilidad de utilizar el mal tiempo, en cuyo caso la mala visibilidad y la dificultad de escucha constituyen un grave inconveniente para la defensa antiaérea. Pero no será nunca imposible hacer funcionar alguno por lo menos de los instrumentos de localización. Si hay una capa uniforme de nubes coincidirá frecuentemente con un viento regular que permitirá la escucha; si hay un viento muy fuerte se podrá esperar a los momentos de calma, pues por otra parte la eficacia del bombardeo aéreo en tales condiciones queda disminuída a consecuencia de las dificultades para precisar el objetivo y la imposibilidad de realizar exactamente las correcciones de viento. Los propios elementos desencadenados contribuirán a menudo a la defensa; en recientes maniobras con mal tiempo hubo que contar 4 accidentes por un total de 72 bombarderos.

Hasta ahora la artillería ha buscado sobre todo mejorar las bocas de fuego, sin preocuparse demasiado de la munición, que es donde sin duda habrá que esperar progresos más considerables en la acción del proyectil.

La eficacia de los proyectiles es de tanto mayor interés cuanto que la vulnerabilidad de los aviones ha aumentado considerablemente desde la última Gran Guerra. No solamente las dimensiones de las partes más vulnerables de los aparatos han aumentado más de prisa que las dimensiones de estos mismos, sino que la construcción metálica hace depender el conjunto del avión de ciertos puntos particularmente sensibles cuya resistencia ha sido calculada en lo justo. Una explosión en las alas metálicas tiene muy otras consecuencias que cuando se trataba de las antiguas lonas.

Por otra parte las dificultades de mantenimiento de los aviones modernos son mucho más importantes que antes. En otras épocas podía ser reparado un aparato en la misma escuadrilla sin que quedara largo tiempo indisponible. Ahora, en cambio, son más frecuentes los casos en que hay que desmontarlo en parte y enviarlo a los parques, lo que además de nuevos gastos ocasiona retrasos sensibles hasta que el aparato vuelve a estar en condiciones de volar.

© Archivos Estatales, mecd.es

La Marina de la Monarquía y la Marina de la República

La Marina española, desde julio de 1936, ha variado fundamentalmente. La crisis de la rebelión la hirió en sus bases jerárquicas y comprometió, de manera grave, su técnica eficiencia. La lucha entre el pueblo y la minoría privilegiada, libróse también, con triunfos y derrotas, sobre los puentes de sus navíos. Y tuvo héroes y mártires. La Patria guarda el mismo amor y la misma gratitud para los que en ella fueron vencidos, como para quienes resultaron victoriosos.

* * *

España es uno de los países que más necesitan del Océano. Tiene miles de kilómetros de costa. Conservó, durante siglos, inmensos dominios coloniales. La geografía, la historia, las condiciones de su economía nacional, la obligaban a ser una gran nación marítima. No lo fué. Y no lo fué, porque el Estado español siempre ha sido inferior a la obra que le incumbía, porque el oficialismo no supo jamás elevarse de la rutina burocrática a las perfecciones aconsejadas por la experiencia de los hechos. Teníamos puertos abrigados y profundos, marinos numerosos y hábiles, legislación aventajada, tradiciones gloriosas. Mucho antes de que los reinos peninsulares, salvo Portugal, se fundieran en la unidad y expulsaran al moro de Andalucía, la marina castellana vencía a la inglesa delante de La Rochela y Roger de Lauria arrojaba al rostro de franceses, italianos y turcos su jactancia memorable de que hasta los peces del Mediterráneo llevarían sobre sus escamas grabadas las barras de Aragón. Pero no descubrió a América una expedición organizada por la Corte trashumante de los Reyes católicos, ni Balboa se asomó al Pacífico por inspiración ni orden de la Monarquía, ni Magallanes cruzó el Estrecho de su nombre, ni Elcano dió la primera vuelta al mundo porque así lo imaginara y quisiera el César gantés que vino a regirnos desde las nieblas de Flandes, ni Cortés su-

© Archivos Estatales, mecd.es

bió al Anahuac, ni Pizarro fundó a Lima porque los palaciegos y los curiales toledanos les dieran hombres, oro, barcos y armas, ni Soto buscó en La Florida la fuente de la eterna juventud porque un grave Consejo o una Audiencia de magistrados vestidos de negro le confiara tal misión...

Los españoles sólo pedían al Gobierno que no les estorbara correr su albur, lanzarse a su aventura, desafiar al Hado. No lo necesitaban para nada. Su individualismo intrépido y hosco, receloso y altivo, huía de las disciplinas colectivas, de las ataduras del balduque, de las leyes y pragmáticas redactadas por gente de pluma, conceptuosa y tarda de comprensión, incapaz de adivinar las realidades ásperas de las empresas ultramarinas. Lo peor y lo mejor de cada casa se iba a probar su suerte, a tentar a la fortuna voluble y mudable pensando en Eldorados de leyenda. Y el Estado sancionaba el éxito y se encogía de hombros ante el desastre. No comprometía prestigio ni dinero. Unos frailes y unos leguleyos le representaban. El genio político de Castilla atravesaba las selvas y escalaba las cordilleras, dejando detrás líneas de fundaciones que han resistido el esfuerzo demoledor de las centurias. Pero ese genio político era el de la Raza, no el de los dominadores dinásticos. El divorcio entre aquéllos y éstos, comenzado en Villalar, acabado el 14 de abril, cuando huyera el Borbón dejándose abandonada la familia, esterilizó una obra colosal y confinó en un rincón de Europa, cerca del Mar Africano, a una nación que tenía ánimos para sostener su hegemonía en dos continentes.

* * *

Bajo Felipe II la marina española conoció en pocos años la suprema grandeza y la suprema humillación. Lepanto y Las Terceras nos legaron el recuerdo de D. Juan de Austria y D. Alvaro de Bazán. El desastre de La Invencible, la estrechez mental y el recelo cobarde de un rey y la incapacidad y medrosidad de un noble de abolengo. El Duque de Medinasidonia no fué vencido por los elementos, ni por la bravura de los marinos británicos, sino por su torpeza y su miedo. Tenía bajo su mando tanta fuerza que podía desafiar todos los obstáculos que le opusieran la Naturaleza y la voluntad humana: Galeones y galeras cuya construcción significaba entonces la última palabra de la arquitectura naval aplicada a la guerra, tripulaciones donde Vizcaya,

© Archivos Estatales, mecd.es

Cantabria, Portugal, Andalucía, Cataluña, Levante, Baleares e Italia habían puesto lo mejor de sus marinos profesionales y una artillería formidable y los tercios de Alejandro Farnesio.

Todo se dispersó, se arruinó, naufragó, se rindió, se destrozó o huyó, frente a unas flotillas de pequeños buques, armados con cañones de escaso calibre y tripulados por gente allegadiza, que no hubiera resistido la prueba del abordaje. ¿La tempestad? Todos los puertos del Norte de Francia, de los Países Bajos y de Alemania se abrían para servir de refugio a la inmensa armada felipista. Bastaba esperar.

* * *

Pero la Invencible era el Estado español, centralizado, covachuelista, papelero, estrangulador de autonomías, superfetación monstruosa de una realidad nacional que languidecía abrumada por sus golillas. Y la marina no podía eximirse de la ley fatal que condenaba a todas las fuerzas vigorosas del país a irse trocando en debilidades con apariencia hercúlea. Después de la destrucción de La Invencible ya no tuvimos beligerancia marítima. Poner una pica en Flandes, es decir, llevar un soldado con su arma correspondiente al estuario del Escalda o las bocas del Rhin, era empresa titánica. Los «gueux» flamencos y los corsarios ingleses y maluinos eran dueños del Océano, cuando España, imperio gigantesco aún, poseía montañas de plata pura en el corazón de América.

¡Oh los viajes de galeones de Veracruz a Sevilla! ¡Oh las trágicas odiseas de la nao de Acapulco! El coloso con pies de arcilla temblaba periódicamente, porque la presa era acechada por piratas audaces que caían sobre ella como el milano sobre la paloma. Los tesoros del Continente nuevo habían de servir para pagar a los arcabuceros y piqueros que guerreaban en Flandes, Italia, Alemania, Francia y África, para abonar réditos a los Fúcares, para acumular piedras en El Escorial—montón de escorias—, maravilloso y absurdo. No sirvieron jamás para obras de progreso. No se abrieron, gracias a ellos, caminos, ni se desecaron patanos, ni se alumbraron manantiales, ni se regularon cursos de ríos, ni se hizo penetrar en las Universidades el espíritu nuevo de la investigación científica. Guerras imbéciles y devoción supersticiosa. Soldados y frailes. Y como consecuencia bandoleros y mendigos. Esa fué España con los últimos Austrias. ¿Qué podía esperar la marina con tal ambiente?

© Archivos Estatales, mecd.es

* * *

Los primeros Borbones significaron, pese a la demencia pestilente de Felipe V, pese a la demencia melancólica de Fernando VI, un comienzo de regeneración y de él participó la marina, aunque bajo Alberoni, el intrigante italiano, sufriera una derrota espectacular. Patiño y Ensenada tuvieron iniciativas felices. Hubo arsenales con barcos y pertrechos, maestranzas activas, matrículas de mar que hacían olvidar las viejas levas lamentables. Con Carlos II, los hombres de ciencia entraron en los mandos navales. El capitán de navío, de fragata o de corbeta, fué en ocasiones un sabio, un poeta y hasta un filósofo. Jorge Juan y Ulloa se completaban con Cadarso. Y todavía en Trafalgar, junto al buen Jefe de División que era Gravina, presentamos a científicos como don Cosme Damián Churruca y a navegantes innovadores como don Dionisio Alcalá Galiano.

* * *

Llegó la invasión. Desaparecieron en la bahía de Cádiz a impulsos del huracán los restos escapados del desastre de Trafalgar. Fernando VII, el manolo indecente, que Castelar dijera, lanzó su célebre frase: «Marina, poca y mal pagada». En La Carraca, Ferrol y Cartagena se morían de hambre oficiales, contramaestres, condestables y gavieros. Llegó a deberse a los marinos de guerra las pagas de tres años. Y el negocio de la compra de los barcos rusos, que resultaron podridos, acabó de aniquilar lo que ya no era sino una ruina venerable. Perdiéronse las Américas y sólo conservamos las Antillas y las Filipinas, con los archipiélagos anejos y unos vagos derechos sobre Borneo. Y las guerras civiles hicieron que los españoles se olvidaran por completo de los problemas marítimos. Hay que leer en Pirala las páginas que dedica a los dos primeros sitios de Bilbao para comprender el grado de abatimiento a que había llegado la flota del Gobierno de Madrid. No tenía medios y ánimos ni siquiera para oponerse a los escasos y casi inútiles cañones emplazados por los carlistas en los litorales de Vizcaya y Guipúzcoa.

Terminadas las guerras civiles, hubo un período de renacimiento. Se construyeron algunos barcos. Se organizó una oficialidad instruída.

© Archivos Estatales, mecd.es

Ello nos sirvió para la locura de El Callao. Cuando la guerra de África, los marinos se negaron a atacar Tánger. Dijeron a O'Donnell que las baterías de la plaza eran poderosísimas. No había tal. Confundieron con gigantes los molinos, como el hidalgo manchego, sólo que éste, al contrario de ellos, se obstinaba en desafiarlos. La consecuencia de aquella prudentísima actitud fué la marcha por tierra del Ejército desde Ceuta a Tetuán y el fracaso estratégico de la campaña...

Años después, la marina, tan apartada del pueblo, tan aristocrática siempre, tan jerarquizada, se dejó ganar por la fiebre revolucionaria. Agravios personales y corporativos la llevaron con Topete a la sublevación de Alcolea. Gritó: «Viva España con honra» y permitió que Prim subiera a bordo del navío almirante. Cuando quiso refrenar el movimiento que desencadenara en aguas gaditanas, era tarde ya. El trono de los Borbones rodaba hecho pedazos.

La restauración encontró la marina más desorientada, abatida y amargada que nunca. La aventura cantonal la había dejado sin su unidad más poderosa. La marinería, indisciplinada, no acababa de volver a las antiguas obediencias. Y los ministerios de Madrid no se cuidaban de su reorganización. Tenían que atender a apremios más urgentes, como ganar elecciones, montar artilugios caciquiles, pintar de nuevo la fachada constitucional, permitir la vuelta en masa de los frailes y las monjas, fundar la institución del turno de los dos partidos... Por eso, no obstante las iniciativas de Beranger (la construcción de los cruceros bilbaínos donde el carbón piedra se pagó como acero cromado), la guerra con los Estados Unidos nos sorprendió casi indefensos en el mar.

Y la Patria lloró el doble y estéril sacrificio de Cavite y Santiago de Cuba.

* * *

Sin colonias, sin casi marina mercante, España pareció resignarse a ser en los océanos una potencia de quinto orden. No obstante, la famosa entrevista de Cartagena entre el rey de Inglaterra y don Alfonso, en tiempos de Maura, señaló un comienzo de rectificación.

Por desgracia este comienzo de rectificación fué acompañado — ¡oh sino fatal de la monarquía! — de un enorme escándalo. La constitución de la llamada Sociedad Española de Construcciones Navales, que debía ser en realidad una sucursal de la casa Vickers, fué seguida

© Archivos Estatales, mecd.es

de la célebre denuncia del Auditor de la Armada don Juan de Macías. El resurgimiento de nuestro poder marítimo se iniciaba bajo el signo de Monipodio.

Hubo siempre una cierta rivalidad entre la Marina y el Ejército de Tierra. Los cuartos de banderas no se sentían solidarios de las gentes del botón de ancla. Y éstas aprovechaban todas las ocasiones para devolverles esta enemistad latente.

Pero esa rivalidad, esa hostilidad fué desapareciendo conforme los acontecimientos políticos fueron derivando hacia soluciones radicales. La marinería y las clases de la Armada eran revolucionarios. La tentativa de Antonio Sánchez Moya y Gonzalo Moreira en el «Numancia», síntoma amenazador de un estado de espíritu, alarmó profundamente a la oficialidad y a los almirantes. El marinero, el maquinista, el artillero, el torpedista, el condestable, el contramaestre, vieron en el mando marino, en el alférez, en el teniente, en el capitán, a un enemigo encarnizado. Y la proclamación de la República no mejoró tal estado de cosas. Lo agudizó por el contrario. Considerábanse los jefes y oficiales de la Armada como un cuerpo tan aristocrático, cerrado y distante como el de Artillería. No faltaban en él, según se ha previsto luego, hombres de ideas modernas, capaces de tomar partido por el pueblo, pero dominaban los ordenancistas, los conservadores, los incomprensivos, los esclavos del prejuicio político y social. ¿Cómo puede extrañarnos que las tripulaciones de nuestra escuadra en julio de 1936 tuvieran que entablar dura pelea con sus mandos, para que el régimen no se quedara sin fuerzas marítimas?

* * *

Como es lógico, privada de la mayoría del cuerpo General, la Armada republicana vióse en situación precaria. Tenía hombres y entusiasmo, resolución y espíritu de sacrificio. Faltábale dirección y técnica. Sin embargo, atrevióse a acciones tan brillantes como los desembarcos en las Baleares, el ataque a Ceuta, Cádiz y Algeciras y el viaje por el Cantábrico. Desgraciadamente, la improvisación en obras marítimas es más difícil que en obras terrestres, porque los elementos naturales y los mecánicos y químicos no se dejan vencer sino por la inteligencia, la práctica y el estudio. Había que prescindir de las frases y atender a enfadosas realidades, que bajar al cimiento, que

© Archivos Estatales, mecd.es

acometer una reorganización detallada y completísima. Y así fué hecho, con la colaboración de una minoría de oficiales sinceramente republicanos y la buena voluntad de las clases y de las tripulaciones.

El resultado de estos esfuerzos se vió ya. El combate naval en que fuera echado a pique el «Baleares» y la hazaña del «José Luis Díez», revelan que el trabajo reorganizador ha sido realizado con éxito satisfactorio. La tremenda crisis ha pasado. Disponemos en el mar de una fuerza eficiente, capaz de tener a raya y aun de vencer a la marina de Franco, pese a los apoyos que dan a ésta Italia y Alemania.

* * *

Las gentes no saben todo lo que debemos a nuestra flota de guerra. Sólo se acuerdan de ella cuando un comunicado avisa de que se ha enfrentado con el enemigo o ha sufrido una agresión misteriosa de algún submarino «desconocido». Sin embargo, la labor diaria y silenciosa de sus navíos es digna de todas las admiraciones. Gracias a ella el bloqueo anunciado tan jactanciosamente por Franco ha sido y sigue siendo un fracaso risible. Gracias a ella podemos resistir contrariedades tan graves como el cierre de la frontera con Francia. Gracias a ella disponemos de los medios para combatir...

Vaya nuestro saludo, y nuestro cariño y nuestro aplauso a los bravos marinos republicanos, orgullo de la nación, esperanza del Régimen. Se lo merecen todo. Callados, modestos, sencillamente heroicos, cumplen con su deber y superan éste sin más estímulo que su amor profundo a España y a la libertad. En la hora del triunfo, cuando la Patria vea desfilar ante ella detrás de las banderas gloriosas que desgarró la metralla enemiga a sus defensores, los marinos de la República tendrán en este desfile simbólico un puesto de honor.

© Archivos Estatales, mecd.es

Reseña de revistas

LA DEFENSA ANTIAÉREA DE LOS BUQUES DE GUERRA

Sobre el tema de la lucha del avión contra el buque de guerra, tan discutido desde hace algún tiempo, se ha ocupado recientemente una revista militar italiana. Damos a continuación un extracto del artículo:

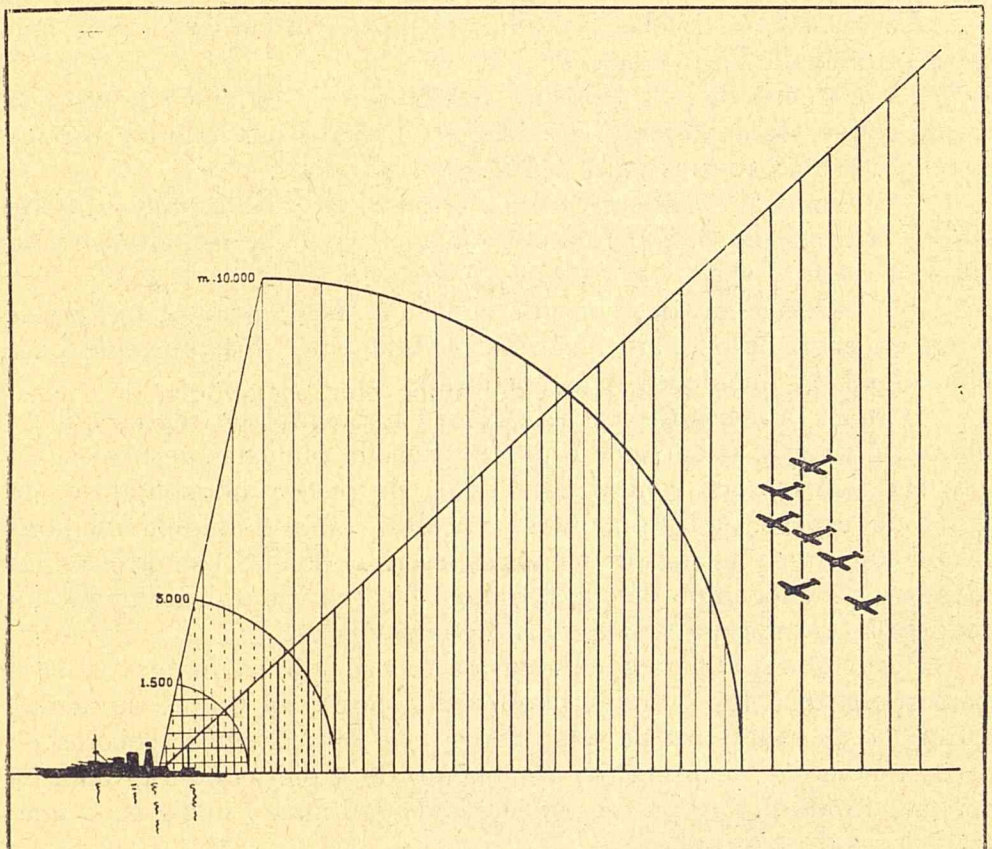
El buque de guerra puede ser atacado por el avión estando fondeado o en navegación. En el primer caso su defensa corresponde a la defensa antiaérea de la plaza marítima; en el segundo, puede defenderse de tres maneras: por maniobra durante ataque, por fuego antiaéreo y por defensa pasiva.

Ante todo hay que tener en cuenta que un buque de guerra de 160 a 240 metros de eslora y de 20 a 33 de manga representa un objetivo difícil de centrar; dificultad que aumenta si el buque maniobra a gran velocidad. La solución del problema puede facilitarse empleando densas formaciones aéreas, pero como tendrán que emplear bombas de gran peso, para que sean eficaces, los aviones no podrán llevar más que una munición limitada. Por otra parte, la reacción antiaérea del buque ocasionará pérdidas en la masa atacante y obligará a los aviones a realizar un vuelo maniobrado, que les hará más difícil todavía centrar su objetivo.

El lanzamiento de la bomba aérea tiene grandes dificultades. Para efectuar el lanzamiento los aeroplanos deben alcanzar determinados puntos del espacio que se mueven con la misma velocidad del buque, y si la determinación de tales puntos parece sencilla en teoría, no lo es en la práctica por la dificultad de conocer con exactitud la velocidad del buque, la del avión, la línea exacta de la vertical, y el efecto del viento sobre el avión y sobre la trayectoria de las bombas. El bombardero tampoco está en condiciones de mejorar el tiro corrigiendo los errores de las salvas precedentes, como es usual en la artillería.

La defensa del buque ha de utilizar armas que reúnan las si-

© Archivos Estatales, mecd.es



guientes condiciones, dada la extraordinaria movilidad de su objetivo: campos de tiro completos, tanto horizontal como verticalmente; rapidez de maniobra; gran velocidad inicial; cadencia de tiro rápida: 12 disparos por minuto para la artillería, 60-120 para las ametralladoras; sistemas adecuados de localización, puntería, dirección y régimen de tiro.

© Archivos Estatales, mecd.es

Las armas empleadas actualmente pueden dividirse de una manera aproximada en tres clases:

1.—Cañones de 75 a 140 mm. de calibre, con cadencia de tiro que oscila respectivamente entre los 25 y 10 disparos por minuto; alcance máximo de 10 a 12 kms.; altura útil: de 8 a 10 kms.

2.—Armas automáticas de 12 a 40 mm. de calibre; velocidad de tiro de 60 a 120 disparos por minuto; alcance 2.000 metros, altura eficaz 1.500 metros.

3.—Cañones navales con una elevación de 60 grados, que no se emplean en realidad para alcanzar directamente al avión, sino para encuadrarlo en una densa zona de metralla.

Para la protección pasiva la coraza horizontal no representa un elemento nuevo; sí en cambio un cinturón de planchas verticales, de 400 mm., en la zona central del buque, un puente horizontal con la mitad del espesor de las planchas verticales, y un segundo puente horizontal con otras planchas de menor espesor. Todo ello, con otros aditamentos de menor importancia, forma en la parte central del buque un reducto acorazado que protege los órganos vitales.

Por lo que se refiere a la defensa activa se delinea un nuevo medio para proteger a los grandes buques de guerra: el buque antiaéreo. Desde 1936 Inglaterra ha adaptado a este objeto cinco cruceros de 4.500 toneladas. Su primitivo armamento de 5 piezas de 152 mm. ha sido sustituído por 10 piezas antiaéreas de 102 mm. y numerosas ametralladoras de ocho tubos.

En realidad actualmente el mejor buque antiaéreo sigue siendo el buque portaaviones.

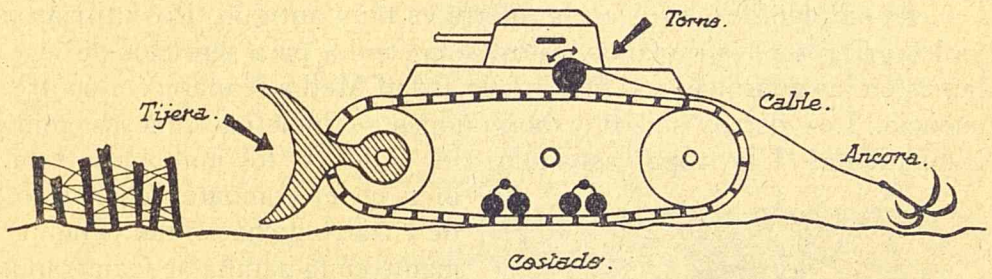
LA DESTRUCCIÓN DE ALAMBRADAS CON CARROS DE COMBATE

Una revista militar polaca se ha ocupado de este tema, que atrae también la atención de otras publicaciones europeas.

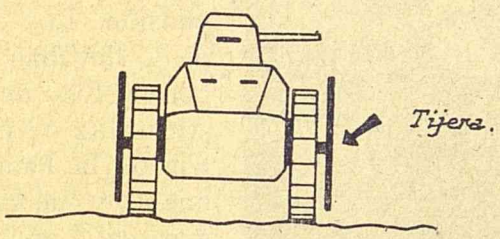
En la última guerra mundial se gastaron, sin gran resultado, miles de proyectiles de artillería para abrir paso a través de alambradas escalonadas en profundidad. No fueron más eficaces los pequeños destacamentos de vanguardia, provistos de tijeras y hachas. Únicamente el carro de combate obtuvo resultados positivos. El carro pudo abrir verdaderas brechas destruyendo las estacas de madera o doblando las de hierro y rompiendo los alambres. Sin embargo, el carro dejaba

© Archivos Estatales, mecd.es

o arrastraba obstáculos que dificultaban a su vez el avance de la infantería propia. Otras veces los alambres llegaban a envolver la torreta del carro o a paralizar las ruedas. Para evitar estos inconvenientes se dotó a los carros de una especie de tijeras abiertas en la parte anterior para cortar los alambres y una áncora en la parte posterior para arrastrar una parte al menos de los obstáculos. Sin embargo, la instalación de estos elementos no ha hecho progresos desde la guerra y no está resuelta todavía. La tijera debe dejar libre un paso de la anchura del carro por lo menos, sin que éste se vea obligado a detenerse. No se ha experimentado tampoco cual sería el mejor dispositivo para realizar



Costado.



Frente.

el corte de las alambradas: si cuchillas laterales, o tijeras orientadas hacia el exterior, o lanzallamas. Por lo que se refiere a las áncoras de la parte posterior se considera conveniente fijarlas con cables metálicos de cinco a seis metros, enrollados en el interior del carro. Estas áncoras deben arrastrar los alambres no cortados de tal manera que varios carros en avance frontal puedan arrastrar consigo varios centenares de metros de obstáculos. Estas destrucciones convendría hacerlas de noche, reconociendo previamente el terreno, equipando los carros con amortiguadores y estableciendo la debida protección con otras armas.

© Archivos Estatales, mecd.es

EL PERRO EN LA GUERRA

En diferentes revistas militares se ha vuelto a tratar en estos últimos tiempos del empleo del perro en la guerra. En Alemania existen perros en varias unidades y para diferentes servicios. En la Unión Soviética funciona una escuela para el adiestramiento de perros militares, y se han realizado ensayos importantes de que damos cuenta a continuación. En Polonia hay un parque militar canino. En las recientes maniobras francesas las tropas alpinas han utilizado sus hermosos perros de San Bernardo.

El empleo de perros en la guerra es muy antiguo. Los utilizaron ya los griegos y los romanos, éstos, sobre todo, para servicios de vigilancia en las guarniciones. Durante la Edad Media reaparecen con frecuencia. Los perros suizos y borgoñones se hicieron famosos como combatientes. Las tropas españolas del siglo XVI los emplearon también en el combate. Los perros de Pizarro lucharon tan valientemente en la batalla de Cajamarca que Carlos V les concedió una pensión. Los ejércitos napoleónicos llevaban también algunos perros. Uno de ellos arrebató en Austerlitz de manos de los austríacos la bandera de su regimiento y fué condecorado por el mariscal Lannes. En época más moderna se intentó organizar el servicio de perros militares. Durante la Gran Guerra se desarrolló mucho su empleo. Se calcula en más de 7.000 los perros militares heridos en toda la campaña. A los dos años de guerra se publicó en Alemania una estadística demostrando que los 1.600 perros sanitarios que había entonces en servicio habían salvado la vida de unos 3.000 heridos. El ejército alemán tenía previsto antes de la guerra el empleo de perros para transmisiones, no sólo en sectores estabilizados, sino en guerra de movimiento. De la actuación de los perros en la guerra se citan casos verdaderamente extraordina-

Soldado suizo de transmisiones con su perro.

© Archivos Estatales, mecd.es

rios, como el de uno que, herido de muerte, fué arrastrándose hasta el P. C. donde tenía que llevar un parte.

El perro, según sus condiciones especiales y adiestramiento, se emplea de modo muy diverso. Para las *transmisiones* su rendimiento es muy variable según el adiestramiento del animal, el terreno, las condiciones atmosféricas y las circunstancias. Su empleo es más frecuente en terreno difícil, cuando fallan los medios técnicos de transmisión o cuando no conviene emplear el teléfono por temor a la escucha enemiga. Puede enlazar dos puntos fijos, un P. C. con otro, por ejemplo, o un punto móvil y otro fijo: el jefe de una patrulla de reconocimiento con el P. C. de su unidad. El perro tiene una velocidad media de 1 kilómetro en dos o tres minutos. Normalmente puede asegurar un enlace de dos a cinco kilómetros de distancia. El perro no conoce obstáculos y puede asegurar un enlace tanto de día como de noche. El empleo de perros permite economizar vidas humanas.

El perro *sanitario* ha rendido en todo tiempo servicios inestimables, pero requiere un adiestramiento muy severo. Sus servicios son de la mayor importancia durante la noche.

En las *patrullas* de exploración el perro puede ser empleado con utilidad, para facilitar la seguridad de los exploradores, señalando la presencia del enemigo y evitando sorpresas en general.

El perro *guardián* puede auxiliar eficazmente a los centinelas, sobre todo de noche o con niebla. El perro oye el menor ruido de pasos desde los 300 metros.

El perro de *carga* puede utilizarse para llevar víveres, municiones y hasta armas ligeras. El perro puede llevar cargas de seis a siete kilogramos. Algunas razas especiales han llevado hasta 15.

El perro como animal de *tiro* se emplea en diversos ejércitos, sobre todo para el transporte de ametralladoras. La tracción canina tiene, entre otras, las ventajas de la movilidad, invisibilidad y economía. En la Unión Soviética se han realizado recientemente importantes ensayos. 32 perros militares han recorrido el trayecto Moscú-Kosielsk-Moscú, que mide 552 kilómetros. Llevaban carretas de ametralladoras, de equipos de transmisiones y de abastecimiento. A pesar de las malas condiciones atmosféricas hicieron algunas jornadas de 70 kilómetros.

© Archivos Estatales, mecd.es

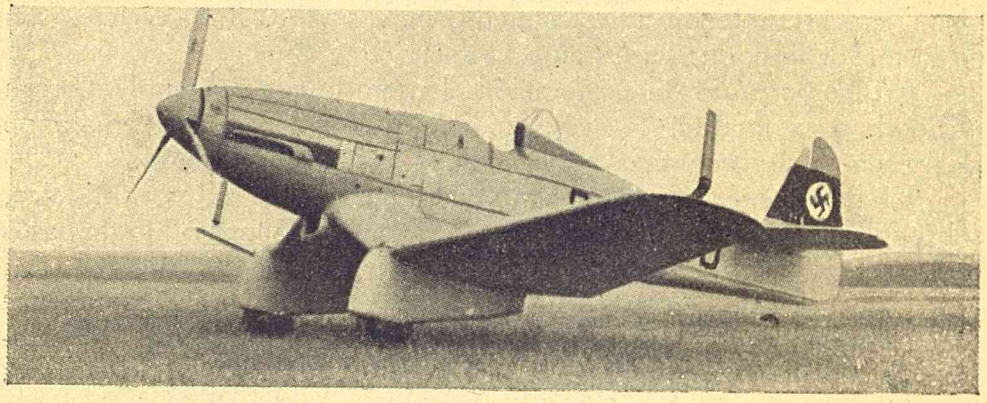
Noticias de otros Ejércitos

ALEMANIA

EL AVIÓN DE COMBATE «BLOHM UND VOS HA 137 B»

Se trata de un monoplaza destinado a la caza y al bombardeo en picado. Recuerda en sus grandes líneas al biplaza Junkers Ju 87 K.

Es un monoplano de ala baja, de construcción enteramente metálica. El ala tiene forma de W y sección trapezoidal. El fuselaje, de



Avión de combate «Blohm und Vos Ha 137 B».

sección oval, es monococo y está construído con duraluminio. Tren de aterrizaje fijo, cubierto en gran parte.

Motor Junker Jumo 210 C, de 640 C. V. El depósito de esencia tiene una capacidad de 270 litros.

El armamento se compone de 2 ametralladoras instaladas a ambos lados del fuselaje y de 2 ametralladoras (o 2 cañones) situadas en el codo que forman las alas con los pies del tren de aterrizaje.

Equipado para el bombardeo en picado puede llevar 200 kg. de bombas.

© Archivos Estatales, mecd.es

Datos numéricos más importantes:

Envergadura.	11 metros 15.
Longitud.	9 metros 50.
Carga útil.	600 kg.
Peso total.	2.415 kg.
Velocidad máxima.	340 km. hora.
Techo práctico.	8.500 metros.
Radio de acción.	600 km.

INGLATERRA

GLOBOS EXPLOSIVOS

En relación con la posibilidad de establecer barreras de globos contra la aviación, no sólo como obstáculos pasivos, sino dotados también de poder mortífero, una importante revista militar inglesa refiere lo ocurrido en Salónica durante la Gran Guerra. Un avión alemán quiso destruir en picado uno de los globos defensivos que había allí instalados; las primeras ráfagas de su ametralladora no dieron, sin embargo, en el blanco. Remontábase otra vez, cuando al pasar cerca del globo la carga de éste (210 kg. de trinituol) hizo explosión, destruyendo totalmente el aparato.

ITALIA

LAS NUEVAS ARMAS DE ACOMPAÑAMIENTO DE LA INFANTERÍA

La infantería italiana ha sido dotada recientemente de las siguientes armas de acompañamiento: mortero ligero de asalto Brixia, m. 35; mortero de 81 milímetros, m. 35; cañón de infantería de 4,7 cm., m. 35; y cañón de infantería de 2 cm., m. 35.

El cañón de infantería de 6,5 cm., m. 17, hasta ahora en uso, ha pasado a la artillería, al mismo tiempo que las ametralladoras actuales de 8 mm. han substituído a las de 6,5 mm.

Mortero de asalto de 45 mm. Brixia, m. 35 (fig. 1). — Es muy poco vulnerable y posee gran movilidad y potencia.

© Archivos Estatales, mecd.es

La diferente carga de pólvora permite dos velocidades iniciales, para el tiro rasante y curvo respectivamente.

Datos numéricos: dimensiones en posición de fuego: 108 × 50 × 33 cm; altura: 30 cm.; longitud del tubo: 26 cm.; calibre: 45 mm.; peso del proyectil: 480 gms.; carga explosiva: 70 gms.; peso total: unos 16 kilos; radio de acción: hasta 40 metros; alcance máximo: 500 metros; límite de seguridad: 100 metros; velocidad de tiro: 25 disparos por minuto.

El arma es transportada por un hombre. La unidad de fuego la constituye un grupo de tres morteros.

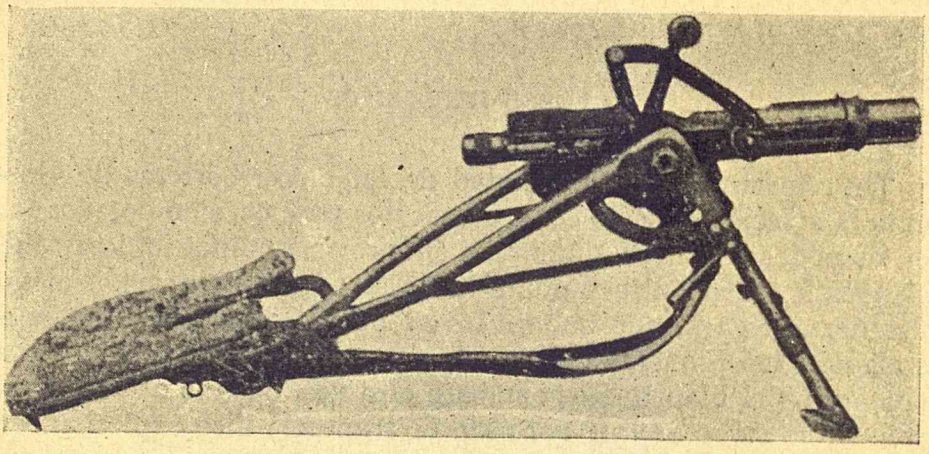


FIG. 1 Mortero de asalto Brixia, M. 35

Mortero de 81 mm., m. 35 (fig. 2).—En general se transporta a lomo, pero puede también ser llevado por tres hombres. La munición va en cajas que contienen 3 proyectiles cada una. Un hombre, con ayuda de sostenes especiales, puede llevar hasta tres cajas.

El arma consta de tubo, plataforma y soporte. Se emplea con dos clases de proyectiles: granada de acero y granada mina. Se emplea una carga base (carga 0) con varias cargas complementarias, según la distancia y trayectoria que se deseen. Así pueden obtenerse con la granada de acero siete diferentes velocidades iniciales, y, con las demás, cinco; con lo que resulta posible obtener doce trayectorias.

Datos numéricos: peso total, unos 60 kilos; peso de la granada de acero: 3,625 kilogramos; peso de la carga explosiva de la granada mina: 2 kilogramos; radio de acción de la granada de acero: hasta 40

© Archivos Estatales, mecd.es

metros; radio de acción de la granada mina: hasta 120 metros; velocidad de tiro: máxima hasta 35 disparos por minuto, normal 18 por minuto; límite de seguridad: hasta 200 metros con el proyectil de acero, hasta 300 metros con la granada mina; alcance con granada de acero: 3.100 metros, con granada mina: 1.100 metros.

Se trata de un arma de gran movilidad y rendimiento, que puede emplearse perfectamente en tiro directo o indirecto, y difícilmente localizable, pues no produce fogonazo ni humo.

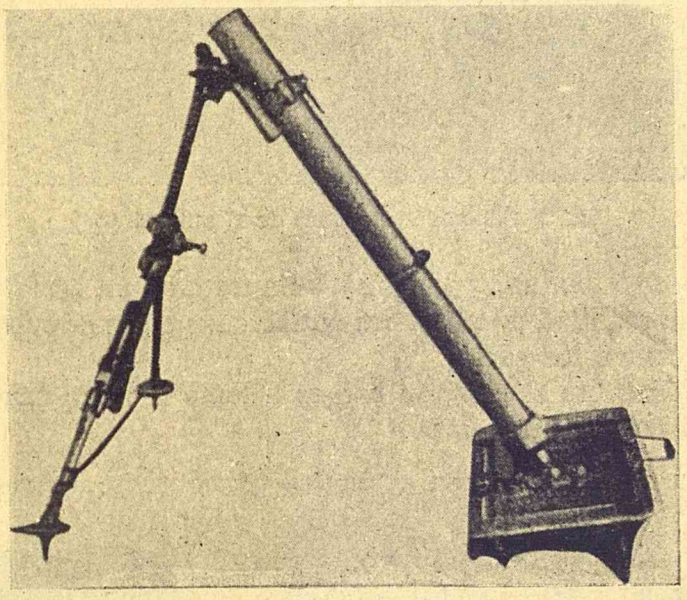


FIG. 2 Mortero de 81 mm. M. 35

Cañón de infantería de 4,7 cm., m. 35 (fig. 3).—Se trata de un arma antitanque que puede emplearse también como arma de acompañamiento. Tiene poco peso, amplios campos de tiro y gran precisión. Tiene también gran movilidad, es de fácil manejo, y se descompone sin necesidad de instrumentos especiales. En caso de necesidad la pieza puede ser servida sin dificultades hasta por un solo hombre. Se emplea con dos proyectiles: uno corriente y otro contra blindajes, de gran potencia explosiva.

Datos numéricos: calibre, 47 mm.; tubo, 1.680 mm.; ángulo de elevación y depresión: +60° hasta — 10°; campo de tiro horizontal: 50°; carril: 880 mm.; peso en posición: 269 kilogramos; alcance: gra-

© Archivos Estatales, mecd.es

nada antitanque, 7.000 metros; granada ordinaria, 6.500 metros; peso del proyectil: granada antitanque, 1,45 kilogramos; granada explosiva, 2,45 kilogramos.

Tracción: a sangre o motor; puede ir también en cuatro cargas a lomo.

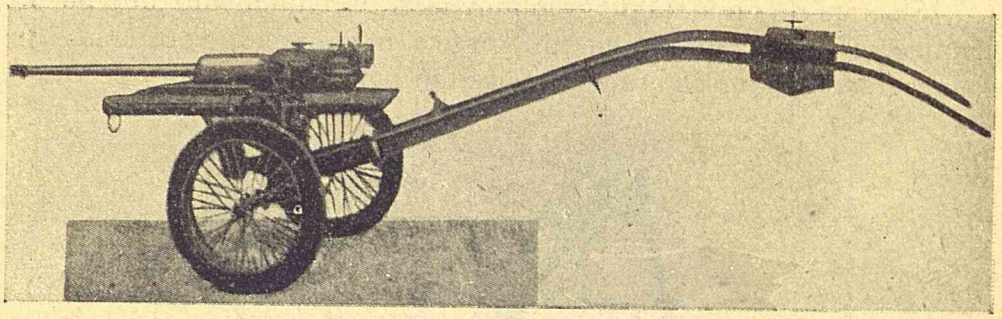


FIG. 3 Cañón de infantería de 47 mm. M. 35

Cañón de 2 cm., m. 35 (fig. 4).—Se trata de un arma automática destinada en realidad a la defensa antiaérea, pero que puede también emplearse contra los carros.

Tracción sobre ruedas, en cargas a lomo o sobre camiones, o a hombro, en cortas distancias.

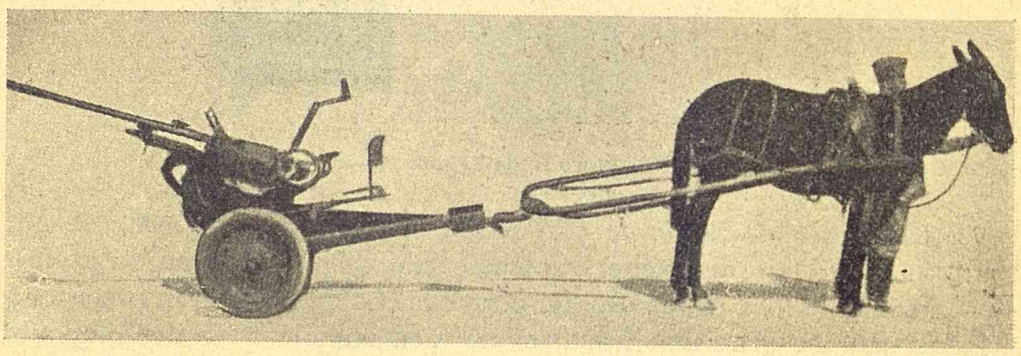


FIG. 4 Cañón de 20 mm. M. 35

Con trípode tiene un campo de tiro horizontal de 350° y gran ángulo de elevación.

Se emplea con dos clases de munición: una alcanza alturas de 2.000 metros; la granada antitanque posee suficiente potencia perforadora hasta unos 500 metros.

© Archivos Estatales, mecd.es

Datos numéricos: calibre, 20 mm.; longitud del tubo: 1.300 mm.; longitud total, 1.870 mm.; altura sobre trípode: 780 mm.; altura sobre ruedas: 885 mm.; ángulo vertical: desde + 10° hasta + 80°; campo de tiro horizontal, 360%; carril 1.000 mm.; peso en posición con trípode: 308 kilogramos; peso en marcha, 356.

Sobre ruedas puede ser llevado por un mulo, hasta en pendientes del 20% fuera de carretera. Para el transporte a lomo se requieren cinco mulos.

SUIZA

ORGANIZACIÓN DE LA SANIDAD MILITAR

En virtud de la reforma general del ejército suizo decretada en 1936, los servicios de sanidad han quedado actualmente organizados de la siguiente manera:

Se ha elevado el número de camilleros en la *compañía sanitaria*, haciendo posible la creación de una segunda *sección de camilleros*. Se ha tenido en cuenta el hecho de que el regimiento de infantería, al que va afecta la compañía sanitaria, ocupa a menudo sectores tan extensos que hacen insuficiente una sola sección.

La sección de medicación de la compañía ha sido equipada de tal modo que pueda establecer dos puestos en vez de uno.

La compañía sanitaria de montaña, con sus dos secciones de camilleros, no ha sufrido más modificación que el aumento de médicos para permitir eventuales disgregaciones de la sección de medicación.

La ambulancia quirúrgica constituye en cambio una novedad. Debe establecerse a inmediación del frente, para atender a heridos que no puedan ser transportados a retaguardia. La ambulancia tiene una dotación de siete médicos, lo que permite la formación de dos escuadras, con un cirujano especialista cada una.

Estos tres tipos de unidad mencionados se distribuyen en el ejército como unidades independientes o bien en los *grupos sanitarios* afectos a las Divisiones, cada uno de los cuales comprende de 3 a 4 compañías y una ambulancia quirúrgica. En caso de guerra dichos grupos constarán también de un *destacamento de higiene* para servicios de desinfección y de neutralización antigás.

Las *ambulancias* del servicio sanitario en retaguardia no han ex-

© Archivos Estatales, mecd.es

perimentado modificación sensible. Dos o tres de estas ambulancias forman, en unión de dos ambulancias quirúrgicas, un *lazareto de campaña* afecto al C. E. A disposición del Ejército quedan otros dos lazaretos.

Las unidades de transporte están constituídas por *columnas sanitarias*. Los *grupos de transporte sanitarios* comprenden cada uno 12 columnas. El número de éstas ha sido aumentado, con la formación de 18 nuevas columnas. Asimismo el número de vehículos a motor de la columna ha subido de siete a once. Cada C. E. cuenta con un grupo de transporte sanitario. Del mando de Ejército dependen directamente otros dos grupos.

Los *trenes sanitarios* se distribuyen, como antes, en tres tipos, uno para vía de ancho normal y otros dos para los restantes ferrocarriles. Los veinte trenes de que se dispone para vía de ancho normal constan cada uno de 10 vagones camas, 5 para heridos sentados y 4 vagones de servicio. En total pueden transportar a unos 360 heridos.

El *servicio militar de cura* es el organismo sanitario más reciente del ejército suizo. Comprende un Estado Mayor y siete secciones: sección móvil, sección de cirugía, sección interna, sección de aislamiento, sección de convalescencia, sección de transporte y sección de abastecimiento. El efectivo total de este servicio comprende de 1.200 a 1.470 personas.

© Archivos Estatales, mecd.es

Trº C

1390

169
166

N.º 41

© Archivos Estatales, mecd.es