

# NOTICIAS Y COMENTARIOS

---

## LA GEOGRAFÍA EN LA COLECCIÓN BIBLIOGRÁFICA MILITAR

Desde 1928 hasta 1936 los entonces capitanes Vicente Rojo y Emilio Alamán dirigieron una colección sobre temas militares titulada *Colección Bibliográfica Militar*, que puede considerarse una de las grandes aportaciones a la ciencia militar en sus aspectos estratégicos, tácticos y logísticos, debido a la profundidad de los temas que trata y a su espíritu profesional al margen de las coyunturas políticas. Los directores de la colección ponen de manifiesto esta profesionalidad al afirmar en su presentación la necesidad que tienen los militares de adquirir una formación intelectual progresiva que no debe detenerse ni interrumpirse jamás. El militar profesional debe tratar cuestiones que se salen de su campo de acción; por ello, los aspectos estudiados son muy variados abarcando temas como la psicología del soldado, la movilización industrial, el ejército ante las teorías colectivistas, la educación ciudadana ante la guerra, el valor de las doctrinas pacifistas, etc. y, evidentemente, aspectos referidos a cada arma, incluida la aviación. Otros temas de dicha colección son los referidos a las últimas conflagraciones como la Primera Guerra Mundial y los conflictos bélicos en la zona de los Balcanes. Se publicaron 95 tomos con 91 trabajos, algunos publicados en dos partes, además se incluyen unas Secciones Bibliográficas en las que se da cuenta de los avances de la ciencia militar. La colección se sufraga por suscripciones y anuncios, su último tomo con fecha julio de 1936.

Entre las cuestiones investigadas están las geográficas, con una visión muy completa de la geografía militar, adquiriendo ésta un carácter científico y moderno desde la publicación en 1925 del libro del teniente coronel Luis Villanueva López-Moreno *Bases par el estudio de la geografía militar*. Puede considerarse la obra del teniente coronel Villanueva una de las mejores en su campo por su formación militar, teniente coronel

Estudios Geográficos, LXV, 255, 2004

de Estado Mayor, profesor de Geología, Geografía y Táctica General de la Escuela Superior de Guerra, además de ser geógrafo; tradujo el tomo correspondiente a Asia Monzónica, India, Indochina, Insulindia de Jules Sion dentro de la *Geografía Universal* dirigida por Paul Vidal de la Blache y Lucien Gallois, editada en Barcelona en 1928 por Montaner y Simón. Participó además activamente en la Sociedad Geográfica Nacional. No obstante, anteriormente existieron estudios de gran aplicación, recogidos por el autor de este comentario. Dentro de la colección destacan dos trabajos sobre España, uno del Comandante de Estado Mayor José Clar titulado *Un fragmento de la moderna Geografía Militar de España* (tomo LXXI, julio 1934), y otro del Comandante de Caballería Antonio Sanjuán Cañete sobre la *Frontera de los Pirineos Occidentales* (tomo LXXXIX, enero 1936).

La influencia del teniente coronel Villanueva está presente en ambas obras. José Clar inicia su libro recogiendo las ideas de Villanueva, que niega la existencia de la geografía militar lo mismo que podría negar una química o una topografía militar. Pese a esta afirmación, considera que el militar debe tener un profundo conocimiento de los conceptos generales geográficos para aplicarlos a la guerra, por lo que la geografía militar es la ciencia que estudia la influencia y utilización de los factores geográficos en la guerra. Por tanto, la Geografía militar no es más que una visión y aplicación de la geografía general, por ello es de gran trascendencia para el militar tener un profundo conocimiento geográfico para aplicarlo en las campañas. El esquema metodológico que se sigue en los dos libros es similar: un profundo y actualizado conocimiento geográfico tanto natural como humano de los espacios a estudiar y una aplicación militar.

El libro de Sanjuán, dedicado a Pío Baroja, lleva un prólogo del propio Villanueva en el que valora la necesidad de los conocimientos geográficos tanto mundiales como regionales. Los primeros sirven, aunque no de manera exclusiva, para conocer la estrategia de los grandes Estados, los segundos son necesarios para su aplicación táctica. Tradicionalmente se ha distinguido entre estrategia militar o caudal de conocimientos previos necesarios para desarrollar una práctica armada y la táctica o ejecución de dicha práctica, siendo considerada la estrategia como la ciencia de la guerra, mientras que la táctica constituía el arte militar, de características eminentemente prácticas. Un tercer concepto básico es el de logística, *que atiende al movimiento y manteni-*

*miento de las tropas en campaña.* En este comentario vamos a hacer referencia al primero de los libros sobre Valencia.

*El marco geográfico de la provincia de Valencia  
y sus consideraciones tácticas y logísticas*

Siguiendo la idea de que la geografía militar es una geografía aplicada, Clar en su estudio sobre la provincia de Valencia, que prácticamente abarca también la de Castellón, realiza un estudio geográfico general que comprende el medio físico (geología, relieve, hidrografía y costas) y el medio humano (población, comunicaciones, producciones) con dos capítulos de gran interés «el factor militar» y «consideraciones estratégicas». Estas dos provincias constituyen según la mayor parte de las geografías militares un teatro de operaciones relacionado con otros dos de gran influencia sobre el mismo, Bajo Aragón, Alicante y Murcia.

El estudio del medio natural de Valencia está realizado con rigor científico si se compara con estudios de la época e incluso con estudios actuales, aunque con las consiguientes modificaciones de acuerdo con la evolución de la ciencia. Respecto al medio geológico se analiza la estratigrafía con bastante rigor, pero la aportación más importante es la que titula «consideraciones de índole militar», sugiriendo la elaboración de mapas geológicos adecuados a la táctica militar, diferentes en una guerra de posición o en una de maniobra. Tal como en 1819 el brigadier Juan Sánchez Cisneros hiciese en sus *Elementos sublimes de Geografía física aplicados á la Ciencia de Campaña. Obra original utilísima á toda clase de Militares y á los aficionados á las Ciencias Físico-naturales*, Clar analiza los diferentes tipos de terrenos (secundarios, terciarios y cuaternarios) desde un punto de vista militar, estudiando las posibilidades de fortificación de los mismos, su viabilidad, la captación de aguas, la telegrafía por suelo, la conductibilidad del sonido a través del suelo y, sobre todo, aspectos referidos a la salubridad del combatiendo en relación con el sustrato geológico.

El relieve de Valencia y Castellón es cuadrilátero con forma de trapezoide: el septentrional en el que destaca el Maestrazgo; el meridional formado por una serie de alienaciones que se extienden desde la proximidades de Chinchilla de Montearagón hasta el cabo de San Antonio

forman la divisoria de aguas entre los ríos Júcar y Segura; el oriental constituido por la costa; y el lado occidental que abarca desde las proximidades del nudo de Albarracín hasta los altos de Chinchilla. Este cuadrilátero encierra llanuras como las de Vinaroz, Castellón, Valencia, Gandía y terrenos ondulados como las mesetas de Requena-Utiel. Los puntos de penetración en dicho cuadrilátero los configuran cinco pasos. El del litoral entre el Maestrazgo y la costa que presenta una relativa facilidad de incursión. Otro paso es el de Morella en el propio corazón del Maestrazgo con dos líneas de penetración muy complicadas por lo abrupto del terreno, Morella-Vinaroz, Morella-Castellón. La tercera incursión puede proceder de Teruel, distinguiéndose tres líneas que siguen las cuencas del Mijares, Palancia y Turia. La cuarta zona de penetración es la que denomina «boquete de la Ibérica» en la que sobresalen los difíciles accesos de los altos del Cabriel por el puerto de las Cabrillas, la comunicación por Casas Ibáñez y Requena y, por último, la comunicación por Almansa y el valle del río Cañoles. Además están los difíciles accesos de los pasillos subbéticos, denominados contestanos.

Sobre esta estructura del relieve los ríos forman obstáculos en las marchas militares. En este teatro de operaciones en la parte alta de los cursos el valor del obstáculo que representan, con la sola excepción del Júcar, se debe más que a su caudal a las gargantas que labran para salvar el desnivel entre la serranía y la llanura. Además, en épocas de grandes lluvias o deshielos su caudal aumenta significando un grave peligro para los «puentes de circunstancias». La cuenca del río Palancia es la mejor línea de penetración entre Teruel y Valencia; el resto de los ríos desde el Cenia al Júcar no son buenas líneas de invasión debido al carácter abrupto del terreno. Respecto a este aspecto del medio físico se aboga por la necesidad de elaborar planos de las cuencas hidrográficas, señalando los lugares por los que se podría vadear o tender puentes rápidamente, tal como hicieron los aliados en su avance final en 1918.

El estudio de la costa desde San Carlos de la Rapita hasta el cabo de San Antonio, puede considerarse uno de los primeros análisis litorales de la Comunidad Valenciana antecedentes de otros posteriores. El problema que el autor plantea desde una perspectiva militar es que es abordable en su mayor parte por lo que se han construido puertos artificiales como los de Vinaroz, Castellón, Sagunto, Valencia, Gandía y Denia.

El marco geográfico termina de analizarse con el estudio de los factores humanos: población, comunicaciones y producciones con gran detalle estadístico que no eliminan los análisis geográficos de conjunto. Por ejemplo, respecto a la demografía, tras el análisis de todos los partidos judiciales, las ciudades de la provincia de Valencia se clasifican en tres grupos: una gran urbe, ciudades de segundo rango y ciudades de tercer rango. A partir de esta división hace unos razonamientos militares en los que parece que la gran ciudad desea evitar la guerra y la guerra evitar a la gran ciudad. En la Primera Guerra Mundial las grandes ciudades constituían excelentes objetivos para el enemigo por su potencial económico; pero, ni éste se decidía a atacarlas ni el ocupante se hallaba en buenas condiciones para defenderlas debido a la complicación de un ataque en un avispero de calles y plazas en el primer caso y a la dificultad de su defensa en el segundo. Un ejemplo se encuentra en la ciudad de Valencia, emplazada en una llanura sobre la que ha tenido un fuerte crecimiento, quedando muchas veces los cuarteles rodeados de nuevas edificaciones. En cambio, los núcleos de población de segundo y tercer rango suelen tener mayor importancia táctica.

En un estudio militar de un teatro de operaciones tienen una gran importancia las comunicaciones: carretera, ferrocarril, aéreas, telefónicas y telegráficas. La ciudad de Valencia es el nudo principal de una serie de carreteras radiales: Cataluña. Alicante, Madrid, Teruel, Ademuz. Desde un punto de vista militar son importantes las transversales que unen dichas radiales: Alcázar de San Juan-Cuenca-Teruel-Alcañiz- Gandesa-Tarragona; Albacete-Navas-Minglanilla; Albacete-Casas Ibáñez-Requena; Almansa-Cofrentes-Requena; estas tres de gran trascendencia para oponerse a una invasión que proceda desde dichos puntos hacia Valencia o inversamente. Otras carreteras transversales son Tabernes-Alcira-Carlet-Chiva-Liria que se prolonga por el alto Palancia y hacia Castellón; Aras de Alpuente-Albentosa, que une las cuencas del Turia, Palancia, Mijares. Estas carreteras tienen un rendimiento teórico que se obtiene mediante la fórmula  $V$  dividido por  $E$  multiplicado por  $C$ , siendo  $V$  la velocidad horaria expresada en metros,  $E$  el espacio asignado al vehículo y  $C$  la carga útil, y se aplica a dicha red de comunicaciones. Se analiza el ancho de las carreteras y los firmes, manteniéndose la necesidad de confeccionar unos mapas con sus correspondientes fichas numeradas que contengan la naturaleza de los caminos con la indicación de la anchura y clase de firmes; la constitución de los puentes, naturaleza y dimensión

de las pilas, estribos, lecho del río o torrentes, luces de los tramos y carga que pueden soportar.

No obstante, los transportes por carretera no han llegado todavía a competir con los ferroviarios debido a que estos últimos son el medio de envío de grandes masas de soldados y de material, a pesar del carácter montuoso de España. Después de una serie de consideraciones militares sobre el ferrocarril tales como la capacidad teórica de tráfico, el intervalo regulador, el sistema de transporte por escalones o sucesivos, los anchos de la vía, Clar pasa a estudiar la red de ferrocarriles que hacen de la ciudad de Valencia un centro neurálgico. Estudia por último los principales aeropuertos y el sustrato geológico sobre el que se han construido.

El potencial de guerra del teatro de operaciones de Valencia se completa con el factor económico que abarca el elemento demográfico, ya expuesto; el técnico que se mide en función de su potencialidad agrícola, la calidad de sus instalaciones industriales y, sobre todo, de las instalaciones dedicadas a la producción de materiales y municiones del Estado; y, por último el financiero. Este esquema lo aplica a la provincia de Valencia, concluyendo que es una zona rica tanto por sus producciones económicas y ganaderas como por las industriales, muy variadas, entre las que destaca la industria siderometalúrgica de Sagunto.

#### *Consideraciones militares sobre el teatro de operaciones de Castellón y Valencia*

Examinados con todo detalle los elementos geográficos y sus conclusiones tácticas y logísticas de la zona de Valencia, se pasa en el último capítulo a unas consideraciones estratégicas, que completan el análisis militar de este teatro de operaciones. Su importancia radica en su condición de corredor hacia el valle del Ebro y Cataluña por el norte y hacia Andalucía por los surcos subbéticos. Además, a través de los llanos de Almansa y Chinchilla hay una línea de penetración hacia la meseta o de la misma hacia Valencia. El estudio del relieve, en forma de cuadrilátero trapezoidal, indicó cuales serían las líneas de invasión, estableciendo tres casos hipotéticos: a partir de la cuenca del Ebro y Cataluña, por la depresión ibérica y desde la costa.

Como plantean las geografías militares de la época, el peligro de este teatro de operaciones procede del norte, recuerdo de la invasión fran-

cesa, aunque se estudian otras posibilidades. Se analizan las bases de operaciones, líneas de invasión, líneas de resistencia, puertos o pasos de montañas y núcleos de resistencia o de importancia militar. En un primer caso la cuenca del río Ebro y Cataluña se convertirán en una base de operaciones de la que partirán dos líneas de ataque, una por el interior y otra por la costa. La primera tendría como principal obstáculo natural el Maestrazgo, lo que exige establecer una línea defensiva en los boquetes de Teruel y del litoral, mientras que otras fuerzas deberán establecerse en Morella para impedir que sea forzado dicho paso. El Maestrazgo, un núcleo de gran importancia militar, se presenta como una imponente barrera defensiva, y su flanco oriental es una amenaza a otra línea de penetración procedente de Cataluña por la llanura costera, por ello es importante su sometimiento. Esta segunda línea de operaciones irá por el pasillo costero, carretera y ferrocarril de Barcelona a Valencia. Ante un fuerte avance del adversario las tropas defensoras se replegarán a lugares cuya topografía permita ofrecer resistencia: Chert-Peñiscola para controlar las carreteras que de Vinaroz y San Mateo van a Castellón. Reducida esta línea de defensa es importante apoderarse de Morella y de todo el Maestrazgo para que las fuerzas invasoras avancen sin problemas evitando ataques por el flanco derecho. Una segunda línea de resistencia estará constituida por los montes de Irta y las atalayas de Alcalá de Xivert. Perdida esta zona, la defensa de Castellón deberá efectuarse en los Montes del Desierto de las Palmas y Monte Muro, desde Oropesa a Villafamés. Se establecerá contacto desde Lucena del Cid a través del Puerto del Remolcador con fuerzas destacadas en las reservas estratégicas de Teruel. Por tanto, la defensa de Castellón está relacionada directamente con el Bajo Aragón dado que desde la capital turolense se pueden enviar tropas de refresco.

La Cordillera Ibérica constituye una frontera natural que protege también a la meseta contra una agresión procedente de la vertiente oriental, por esta razón el nudo de Albarracín es un núcleo neurálgico. Se trata de un centro elevado desde el que se pueden emprender acciones sobre los valles de Aragón y Valencia, sobre los llanos de la Mancha y sobre el valle del Tajo. La seguridad de la meseta por el este radica en la posesión del nudo de Albarracín y de la depresión de Almansa.

Perdida Castellón esta ciudad se convierte en una nueva base de operaciones para conquistar Valencia. La Sierra de Espadán es la línea de resistencia más importante en este avance, al presentarse como un vasto

y elevado muro en dirección N.O. a S.E. que separa los dos ríos Palancia y Mijares. Sus altísimos picos constituyen un laberinto intrincado de montes y agrestes barrancos. Como se ha indicado anteriormente, Teruel es otro núcleo de gran importancia estratégica desde el que se pueden lanzar fuerzas considerables contra la retaguardia del invasor por la cuenca del Mijares. La pérdida de esta ciudad colocará en mala situación a Valencia, viéndose su defensor atacado de N. a S. por los cursos de los ríos Palancia y Guadalaviar. Por tanto, para defender Valencia es necesaria una reserva estratégica en Teruel, aparte de las tropas que defiendan los pasos del litoral y del Maestrazgo.

En un segundo caso ante una invasión procedente del oeste existen dos puertos de montaña que hay que dominar, la hoz de Cabriel (Puerto de Contreras) y el Puerto de Almansa, ambos unidos por una carretera de gran importancia estratégica que va de Almansa, pasando por Ayora y Cofrentes, a Requena, base para la ayuda mutua de estos dos pasos, por los que pueden penetrar dos líneas de invasión. Si se ataca por Minglanilla, Utiel y Requena previamente hay que dominar Cuenca, que es también un punto importante en la defensa de Madrid. El primer obstáculo con el que se encuentra el invasor son las hoces del Cabriel a partir de las cuales se establecerá una línea de resistencia entre las sierras de Aliaguilla y del Rubial cuyo lugar más importante es Villargordo. Si el enemigo somete las hoces del Cabriel se podría ocupar otra posición defensiva en la sierra de la Cabrillas y Montes de Malacara, procurando tener libertad para transportar fuerzas a este lugar, bien procedentes del núcleo de Almansa por Ayora, Cofrentes y Requena, o bien procedentes de Teruel por Ademuz, Chelva y Requena.

Un ataque procedente de la llanura manchega no encuentra obstáculos naturales hasta las proximidades de Chinchilla; superada este núcleo de población, habrá que cruzar el puerto de Almansa, encaminándose hacia el valle de Montesa, recorrido por el río Cañoles, que se encuentra entre la plataforma del Caroche (Sierra de Enguera) y las sierras Subbéticas. Los núcleos de resistencia serán Mogente, Enguera, Ollería y Játiva. Una invasión a Valencia desde Alicante no es probable que siguiese el camino más corto por el estratégico promontorio de Alcoy por lo quebrado y abrupto del terreno. Es más seguro que la línea de invasión se dirija por la costa: Villajoyosa, Benidorm, Altea, Benisa. Gata, Beniarbeig, Verger, Oliva, Gandía y Valencia o viceversa. Por tanto, una vez dominada Valencia por tierra, ésta se constituye en nuevo



centro de operaciones con líneas de invasión hacia Alicante por la costa y a Murcia a través de los pasillos subbéticos.

La tercera línea de invasión de Valencia es la costera, aunque no es de esperar desembarcos a gran escala. No obstante, Clar considera que es posible en el caso de luchar con una potencia naval; distingue tres elementos de la defensa: naval, terrestre y aéreo. La defensa de las costas se realizará, en el primer caso, mediante la escuadra, además de minas, diques cerramientos, etc. Los elementos terrestres pueden servir para la obtención de puntos de apoyo de la escuadra, en los que se les ofrezca lugares seguros de refugio dotados de toda clase de elementos logísticos y, también, para la defensa en general de lugares importantes de la costa, centros demográficos o industriales, puerto, embarcaderos, comunicaciones, etc. Por último, se citan los elementos de defensa aéreos: autogiro, aeroplano e hidroavión; sus misiones serán de vigilancia, combate, observación y corrección del tiro de la Artillería propia.

#### *Verificaciones históricas*

Es común en las geografías militares de España realizar unas verificaciones históricas que el capitán Clar analiza hasta 1934. La Guerra Civil Española va a demostrar una vez más que existen unas tendencias geográficas que brevemente se van a comentar.

Respecto a una invasión por el norte, ya desde los romanos, la línea es la misma. Éstos desembarcaron en Rosas, establecieron su base de operaciones en Tarragona y después de derrotar en los Alfaques a la escuadra cartaginesa, siguieron el pasillo costero llegando a Castellón y Valencia hasta Cartagena, debido a la denominación del Maestrazgo. Esta misma ruta la siguió Jaime I partiendo de la base de operaciones del Ebro. Su expedición fue posible porque antes se había conquistado Cuenca y Teruel, con lo que el flanco derecho de su marcha estuvo seguro, penetrando en el Maestrazgo, donde tomó Morella y, siguiendo por la costa, conquistó Burriana, Peñíscola, Moncada y Valencia.

El mariscal Suchet durante la Guerra de la Independencia hizo del Bajo Aragón su centro de operaciones, ordenando un avance desde Teruel, Morella y Tortosa. Durante las guerras carlistas, como es sabido, tuvo gran importancia el Maestrazgo, con capital militar en Cantavieja, desde se lanzaron entre 1836-37 expediciones hacia Cataluña y la meseta

sur con dirección a Madrid. En la Guerra Civil Española la campaña de marzo a abril de 1938 siguió prácticamente la ruta interior, partiendo de Alcorisa el 24 de marzo con dirección a Morella que, por lo abrupto del terreno, no se dominó hasta el 4 de abril, alcanzándose el Mediterráneo el 15 de abril, por tres sitios: Benicarló, Vinaroz y Alcanar.

El nudo de Albarracín, básico para el dominio del Bajo Aragón, Meseta sur y Valencia, se convirtió durante la Guerra Civil Española prácticamente en tierra de nadie, unas veces en poder del ejército republicano y otras del nacional; era un área de tránsito muy bien conocida por los pastores, que pasaban con gran facilidad de una zona a otra. En cambio, fue dominada Cuenca en los primeros días de la contienda por Cipriano Mera para una mejor defensa de Madrid. En la Sierra de Espadán y en la línea del río Palancia el ejército republicano trazó un cinturón defensivo de Valencia, defendido con tenacidad y que estuvo a punto de ser destruido por el ejército nacional cuando se produjo la batalla del Ebro.

La irrupción más importante por el oeste la llevaron a cabo las tropas de Felipe V después de la batalla de Almansa, 25-IV-1707. Dicho ejército al mando del duque de Orleáns se dirigió a Alcoy, donde se dividió en dos, uno conquistó Játiva y de ahí parte a Valencia que cae el 8-V-1707 y el otro conquistó Requena y marcha hacia el Bajo Aragón. En cambio, en la Guerra de la Independencia Moncey invadió en 1808 el antiguo Reino de Valencia atravesando el puente de Pajazo, sobre el Cabriel, y el desfiladero de las Cabrillas por estar casi indefensos, lo que no pudo hacer durante su retirada por haber sido ya ocupados, dirigiéndose a Madrid por Almansa.

También desde los pasillos subbéticos se ha dado una línea de penetración desde la invasión cartaginesa, ocupándose paulatinamente Albacete, La Mancha y Teruel. Es la misma ruta que utilizaron los musulmanes que, partiendo del sur y siguiendo la depresión de Albacete, conquistan Murcia y Alicante. Por último, no se han dado grandes ataques por el litoral, el más importante fue el 10 de agosto de 1705, durante la Guerra de Sucesión a la Corona Española en que los aliados desembarcaron en Altea penetrando por el interior.

Estos son algunos ejemplos que corroboran que las grandes llaves de la defensa terrestre de Valencia en una guerra convencional se encuentran en el Maestrazgo, Teruel, Montes de Albarracín, y los puertos del río Cabriel y Almansa, aparte de otras llaves secundarias que se han citado anteriormente.

CLEMENTE HERRERO FABREGAT