

ES mi interés en estas líneas poner de manifiesto la importancia de una estrategia aérea perfectamente definida dentro del cuadro de una estrategia militar de carácter nacional. Yo, que he vivido dentro de la especialidad aeronáutica en unos momentos en que ésta era un servicio de la Marina y del Ejército de Tierra, y que he seguido con creciente interés las controversias enconadas, unas veces de carácter constructivo y otras con la pasión que doctrinas opuestas completamente movían plumas de amigos y compañeros, siempre pensé en los mo-

mentos en que una trágica realidad como la guerra actual nos pusiera a todos en una plataforma desde la que pudiéramos separar los conceptos utópicos de los que nos brindan el estudio de operaciones que los países beligerantes llevan a cabo, tratando de defender los principios estratégicos tradicionales, en los que el factor aéreo, sin duda alguna, ha sido primordial. Sin tratar de sentar doctrina, siempre peligrosa en estos momentos cruciales, vamos a analizar el empleo de las diferentes Armas, tratando de ajustarlas a unos principios estratégicos que, al no ser suficientemente divulgados por los Altos Mandos de los países en lucha, tiene que sentarlos para su análisis el autor de estas líneas sin más autoridad que la que le puede conceder el paciente lector. Analizaremos el plan estratégico de los países en lucha, tratando de poner de manifiesto la organización de sus fuerzas aéreas para mejor aprovechar su empleo en las diferentes misiones que le corresponden. Empezaremos por estudiar algunos aspectos de la estrategia aérea británica.

La Royal Air Force es un Arma autónoma, que corrientemente se califica de independiente. Esto no es así, y podemos compararla con la Marina y el Ejército como Armas independientes. Las tres Armas son esencialmente *interdependientes*, y la estrategia aérea es sólo un factor de la estrategia imperial británica, que es fundamentalmente una estrategia de poder naval. Inglaterra es el corazón del imperio marítimo, y la estrategia aérea británica debe siempre subordinarse a este factor. Todo cuanto se refiera al mar, comunicaciones y comercio, abastecimiento de municiones, combustibles, alimentos, transporte de hombres entre el Reino Unido y los Dominios, territorios de ultramar y naciones amigas del hemisferio occidental, es función específica de las fuerzas armadas del Imperio, siendo, directa o indirectamente, el principal motivo de su existencia el defender estas comunicaciones marítimas, así como sus puntos focales y terminales, en los mares y océanos del mundo, negándoles a su vez la libertad de acción a sus enemigos.

Al igual que la campaña de Francia en 1914-18, los dramáticos y trágicos acontecimientos últimos, tales como Dun-



kerque, las batallas aéreas de Inglaterra, el ataque al poder militar de Italia, del norte de Africa y en la propia península, tiende a hacernos apartar de la idea de que el Imperio británico gana la guerra, como hasta ahora, principalmente por una presión constante sobre la economía del enemigo, impidiendo el abastecimiento de las materias primas y alimentos necesarios para mantener su resistencia. La guerra económica no alcanza hoy sólo a los servicios armados: el fabricante, el financiero, el funcionario y el obrero de la fábrica y el campo, se encuentran todos comprendidos en esta lucha. Al final, sin embargo, esta presión económica alcanza de lleno a las fuerzas armadas, y fué en las guerras pasadas esta misión confiada principalmente a la Marina.

En las condiciones en que se desarrolla el actual conflicto, el debilitamiento y caída vertical de la resistencia alemana, tal como ocurrió en 1918, no puede conseguirse con los medios que en aquella contienda fueron decisivos. Sin embargo, la labor del marino ha sido aumentada y extendida por el aviador, que entre el fuego de la defensa antiaérea y las inclemencias del tiempo (nieblas, nubes bajas, tormentas, etc.) ataca las arterias económicas e industriales, así como las fuentes de aprovisionamiento del enemigo. Y este papel importantísimo que tiene que desempeñar el poder aéreo en el marco de la estrategia imperial británica, podemos resumirlo en los siguientes puntos:

Primero. *Defender el Reino Unido, que es no sólo el principal centro del "Commonwealth", sino también el principal arsenal y su gran base, como punto terminal de su poder naval.*

Este es, en principio, un importante problema aéreo, ya que una invasión será tanto más difícil cuanto más potente sea la R. A. F. La invasión tendrá menos probabilidades de éxito cuanto más íntimas y constantes sean las prácticas de un sistema directo de cooperación del Arma aérea con el Ejército y la Marina.

Segundo. *Colaborar con la Marina para defender los aprovisionamientos marítimos contra los ataques de superficie, submarinos o aéreos, en los puntos más vulnerables de las*

*rutas marítimas y en las aéreas focales próximas al Reino Unido donde el tráfico es más denso.*

Este es el principal cometido del "Coastal Command", que junto con la Marina vigilan en todo tiempo las aguas que rodean las Islas Británicas, y cuya labor es de importancia capital, por ser la zona donde las pérdidas marítimas son más serias. En época de paz y en diferentes ocasiones fué motivo de controversia en los círculos oficiales aéreos y navales si los grandes aviones y los aparatos terrestres de reconocimiento que se encontraban en las bases costeras debían formar parte del Arma naval en vez de pertenecer orgánicamente a la Royal Air Force.

Sin embargo, hoy en día no se discute sobre estos detalles orgánicos y tácticos, en los que el Arma naval y aérea no podrían ponerse de acuerdo; ambos servicios trabajan juntos, con una mutua confianza y respeto, siendo estas operaciones dirigidas de común acuerdo por los Cuarteles generales de los Altos Mandos, y seguramente la nueva organización aeronaval del futuro tendrá muy en cuenta la experiencia adquirida en esta guerra.

Tercero. *Colaborar con las otras Armas en la defensa de los territorios de ultramar, y especialmente de las tradicionales fortalezas del poder naval repartidas por el mundo.*

Esto no sólo significa la defensa aérea de las fortalezas y bases navales como Gibraltar, Malta, Alejandría, Aden y Singapur. Así, por ejemplo, el principal objetivo de la campaña del Desierto occidental, en que las fuerzas aéreas han jugado papel tan importante como el de apoyar en sus ofensivas a las divisiones mecanizadas de sir Archibald Wawell, Montgomery y Alexander, fué debido a una necesidad estratégica imperial: la seguridad del Canal de Suez y de las bases navales británicas en Egipto. Y el interés demostrado por Inglaterra en la defensa de Grecia y sus islas, como hemos visto en las pasadas campañas, ha sido también una razón estratégica imperial, práctica y nada sentimental, ya que el control de las costas griegas y sus islas por las potencias del Eje ha debilitado la presión del bloqueo y el importante dominio del Mediterráneo oriental, aun hoy que dominan este mar latino.

Las campañas de Albania y Libia, con sus ofensivas y contraofensivas, nos demuestran que existen puntos alejados del Imperio que es necesario dominar antes de empezar la gran ofensiva que preconiza el Alto Mando británico para poder derrotar el poder militar del Reich que hoy domina Europa y que hasta hace poco atacaba en Rusia y Africa. Las campañas de Siria y del Irak son también operaciones en las que se busca eliminar puntos débiles de una situación estratégica favorable y suprimir en el despliegue general de las fuerzas del Oriente Medio zonas peligrosas, creando un frente continuo para la defensa, sin olvidar que en determinado momento puede también ser un importante frente ofensivo. Pero, sobre todo, este concepto, de lo más tradicional en la estrategia británica, se ejerce por la movilidad de su poder naval, mante-

nido fundamentalmente para dominar en los mares y hacer sentir su peso en las costas y en las islas. Todos estos aspectos estratégicos van ligados con la seguridad de ataque, y una base segura es requisito indispensable para cualquier ofensiva. Y este concepto ofensivo tiene siempre que prevalecer, pues puede no ganarse una guerra aunque tampoco se haya perdido.

Por tanto, hay que pensar en el ataque, y es ésta la más importante función confiada a las fuerzas aéreas: llevar a cabo la ofensiva contra Alemania, sus industrias de guerra y aprovisionamientos; atacarla en los puntos vitales de su resistencia y mantener el bloqueo de sus costas. En una palabra, destruir todo aquello en que se apoya para mover y alimentar su imponente máquina de guerra.

Esta ofensiva ha sido esbozada de una manera intermitente en la primavera del año 1941, cesando en aquellos periodos en que las fuerzas aéreas han tenido que atender a otras misiones, tales como la amenaza de invasión del otoño de 1940. Los resultados obtenidos hasta el principio de la campaña rusa son pequeños comparándolos con los que se han obtenido en los años 42 y 43, y de los cuales en estos últimos tiempos ya acusan los partes de guerra alemán y británico. A medida que aumentan los contingentes aéreos que salen de las fábricas metropolitanas y de los Dominios, y especialmente a medida que llegan de América del Norte los grandes y medios bombarderos, el Alto Mando británico buscará con creciente interés los objetivos de Berlín, el Rhin, la Silesia, el Danubio y la Lombardía de la Italia central.

Es imposible en un artículo analizar los vastos y variados objetivos de la estrategia aérea británica y querer abarcar todo el campo de las actividades de un poder aéreo. Estudiaríamos los instrumentos tácticos fundamentales del poder aéreo inglés, que como tal poder aéreo lo constituyen la caza y el bombardeo, sin que sea posible formarse una idea de la guerra aérea sin llegar a comprender los problemas que se plantean a la caza y los principios que gobiernan las operaciones de bombardeo.

Empecemos por el problema de la caza, tratando de comentar hechos reales que nos presenta como ejemplo la actual contienda.

Es evidente para cualquier observador que la ocupación de Noruega y Francia sitúa a Alemania en una posición de ventaja para atacar a Inglaterra y sus comunicaciones marítimas, aumentando también las dificultades de la propia defensa. En julio de 1940 las fuerzas aéreas alemanas se encontraban con bases, no sólo en Bélgica, sino también a lo largo de toda la costa europea que contornea a Inglaterra desde Cherburgo a Narvik, y la totalidad del Reino Unido, así como las aguas que le rodean se encuentran dentro de su radio de acción. Sin embargo, el arma eficaz en las campañas de Polonia, Holanda, Bélgica y Francia, el avión de bombardeo en picado, por su corto radio de acción no actúa en la batalla de Inglaterra—fuera de su primera fase—ante la amenaza de la caza potentemente armada; empiezan los ataques con los bombardeos diurnos, fuertemente escoltados por la caza alemana, mono y bimotor, siendo en estos momentos la defensa muy activa y pronto abandonado el bombardeo masivo diurno y sustituido por el bombardeo nocturno, de precisión inferior. Todo el peso de la defensa recae sobre el "Fighter Command", que consigue evitar durante el día el bombar-

*Protección del tráfico marítimo.*



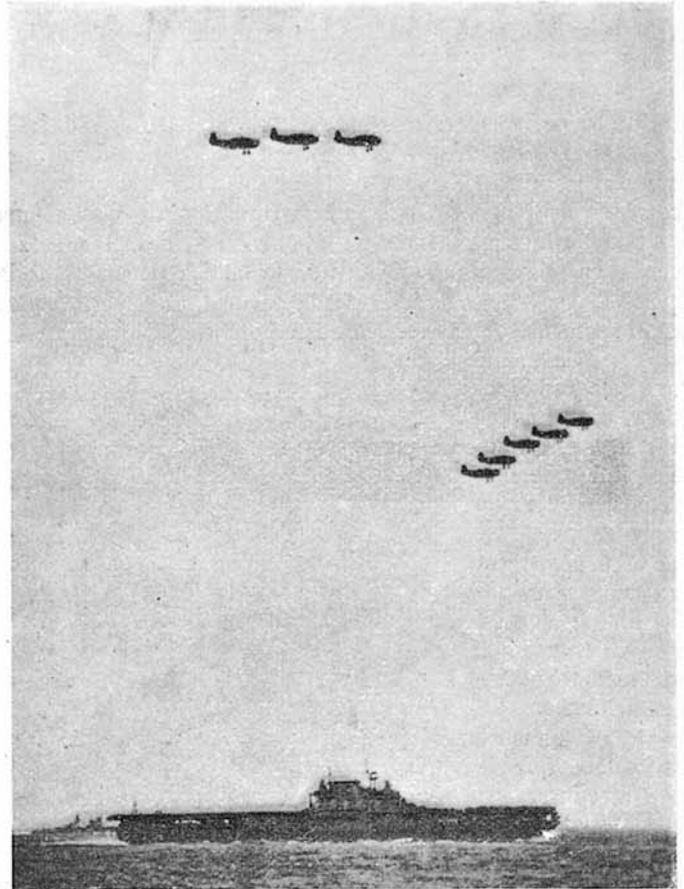
deo pesado, pero no así el que llevan a cabo aviones caza-bombardeo con pequeña carga de bombas.

Puede decirse en verdad que la caza salvó a Inglaterra en el verano de 1940. Pero es posible que el Alto Estado Mayor británico piense que no por esto ha pasado el peligro. Probablemente las pérdidas alemanas en agosto y septiembre de 1940 convencieron al Alto Mando de que los bombardeos diurnos en masa nunca son decisivos y demasiado costosos para ser repetidos. Pero por la parte inglesa se sigue pensando que podrían repetirse con una fuerza aérea más importante y con aviones de cualidades superiores a los *Heinkel*, *Dornier* y *Messerschmitts* de 1940. Para contrarrestar esta amenaza y hacer fracasar el ataque cuando éste se realice, dos cosas son necesarias: número y calidad de los aviones de combate, pudiendo servir para decidir éstas sus características de velocidad y armamento.

Entretanto, Inglaterra tuvo que hacer frente a los ataques nocturnos, y la lucha contra los bombarderos de noche es el problema más grande que se le planteó. No es un secreto la dificultad que presenta su solución, y parece que con la ayuda de la Ciencia, de hacer caso de rumores oficiales, se está en camino de encontrarla. El Mariscal del Aire sir Hugh Dowding dió su opinión sobre este asunto a principios del año 1942, diciendo que "en la primavera estaríamos en condiciones de evitar la picadura de este insecto", sin que, al parecer, se haya encontrado el verdadero antídoto de esta plaga. Séanos permitido, entretanto se encuentra la solución, dejar sentado lo que ya suponíamos: *que en un pueblo que lucha con moral, bajo el mando de jefes capaces y con su retaguardia organizada y atendida en sus necesidades, tampoco es decisivo el bombardeo nocturno, por terrible y asolador que éste sea.* Ejemplo de esto lo tenemos en la actual ofensiva aérea sobre Alemania.

Los éxitos de los aviones y unidades de caza siempre han cautivado la imaginación del público más que los menos espectaculares, pero generalmente más peligrosos y molestos, del bombardeo. Pero mientras la caza lucha para no perder la guerra en el aire, es el bombardeo el que puede ganarla con sus múltiples cometidos. Estos tienen que prepararse para colaborar con la Marina y aplastar una invasión, y con el Ejército, como apoyo, en donde éste puede tomar la ofensiva. Es un gran factor en las campañas terrestres de ultramar para acosar a los italianos en Italia y en el Africa Oriental, y debe estar lista para defender la India y los territorios británicos del Lejano Oriente. Pero, sobre todo, el principal papel estratégico del "Bomber Command" es llevar la guerra al interior de Alemania y atacar directamente al enemigo en los principales frentes de resistencia.

Las operaciones del "Bomber Command" contra Alemania no deben nunca planearse como operaciones de represalia, sino basarse en un plan cuidadosamente estudiado para romper la resistencia enemiga, llevando la guerra económica a los principales centros del poder militar alemán. No se puede pretender hacer una guerra humanitaria con respecto a la población civil y desestimar el efecto moral que esta guerra tenga sobre la retaguardia enemiga, que sería muy importante en la decisión final. Esto puede no ser un principio básico de la estrategia aérea más que en un determinado momento, por ser ésta una guerra bárbara, sin objetivo militar, antieconómica, y sobre todo, relativamente poco efectiva. El único principio esencial de la estrategia aérea es el concentrar el máximo de fuerzas en un determinado tiempo y lugar, ajustándose a un



Caza embarcada sobre el portaviones.

axioma militar del General Fowest: "Atacar más y con más elementos."

La flexibilidad del poder aéreo se presta a la particular aplicación de este principio, ya que en cada guerra el punto decisivo varía con el tiempo, aunque esto no tenga también su peligro. Quizá lo más difícil en una guerra es decidir este objetivo y perseverar en él. Es relativamente frecuente y fatal separarse del fin estratégico primordial por la tentación de objetivos fáciles y espectaculares, por éxitos improductivos, por una mal entendida opinión popular de represalias o por timidez momentánea. Desgraciadamente, esto sucede cuando una estrategia nacional debe ser defensiva durante un tiempo determinado y no poderse llevar a cabo, sino de una forma intermitente, el ataque al objetivo principal, que, como en el tema que desarrollamos, es la destrucción del poder militar en sus centros vitales. Miles de toneladas de alto explosivo han tenido que emplearse en objetivos secundarios de carácter decisivo, y especialmente en territorio no alemán. Por ejemplo, al principio de esta guerra, y de acuerdo con las conversaciones llevadas a cabo por los Estados Mayores anglofrancés en la primavera de 1939, la totalidad del bombardeo del Reino Unido tomó parte en las batallas terrestres contra objetivos elegidos principalmente por el Alto Mando francés, en su estéril y costoso intento de hacer frente a la invasión que amenazaba los Países Bajos y eventualmente a Francia. Hace unos meses, y aun hoy todavía, una gran parte de las fuerzas aéreas se dedicaron a destruir los preparativos enemigos para la invasión de Inglaterra, y noche tras noche toneladas de bombas se

lanzaban en los puertos franceses del Canal, que se restaban a los que se dedicaban a las fábricas de municiones y a las instalaciones de combustibles. Posteriormente, aunque se ha seguido prestando atención a los puertos del Canal, se han distraído fuerzas para atacar los puertos de países invadidos y de la misma Alemania, especialmente las bases de submarinos, que son el principal apoyo de los "raids" ofensivos contra el comercio británico. Lo mismo que en la guerra pasada, una parte del esfuerzo británico ha sido dirigido contra las fuerzas aéreas enemigas para suplementar la táctica defensiva de la caza. Todas estas operaciones son de un carácter estratégico eminentemente defensivo. No obstante, en los últimos meses, y especialmente una vez comenzada la campaña de Rusia, con algunas intermitencias defensivas, se ha comenzado la ofensiva aérea contra los centros de poder militar alemán, y según anuncio de los medios oficiales británicos, debe ir en aumento a medida que se ponga en servicio el material que va llegando de Norteamérica.

No tenemos datos que nos permitan exponer y desarrollar el plan ofensivo británico. Pero observando las misiones llevadas a cabo por el "Bomber Command" en estos últimos tiempos, podemos describir las principales líneas de este ataque. Son de destacar en este plan los objetivos de las líneas de transporte interiores ferroviarias y fluviales dentro del conjunto del sistema enemigo, las arterias y centros vitales de la industria de guerra, el Canal Dormund-Ems y los centros de Soest and Hamm. Asimismo figuran en este plan las cuencas del Rin, las fábricas de municiones Skoda, de Checoslovaquia; las instalaciones aéreas en las proximidades de Berlín y en la llanura de Lombardía (Italia), etc. Todos estos objetivos, pues, forman parte de un plan cuidadosamente estudiado, y cuyos fines son, como ya hemos apuntado, reducir primero y anular más tarde la capacidad enemiga para mantener y hacer la guerra.

El principio de la concentración de fuerzas es fundamental en el caso de unas fuerzas aéreas unificadas y autónomas. En la organización británica, los aviones embarcados, y cuya acción es un importante factor en la batalla naval, forman

parte de la Escuadra. Las unidades aéreas, cuya función es llevar a cabo la observación y el reconocimiento para los Ejércitos, aunque actualmente no formen parte del Ejército de Tierra, tienen una elevada proporción de oficiales del Ejército agregados y se ponen para su empleo táctico bajo el control directo del Alto Mando de Tierra. Las fuerzas aéreas del Imperio son, sin embargo, en la mayor parte de los casos, mandadas en sus diferentes misiones, lo mismo que son reclutadas, organizadas, administradas y entrenadas, por sus propios Mandos, bajo la suprema dirección del Ministerio del Aire.

La actual organización británica, que está basada y sigue evolucionando en el reconocimiento indiscutible del poder aéreo como un factor de la mayor importancia, y a veces de suprema importancia para la guerra, da por sentada una gran verdad: que la Marina y el Ejército necesitan en todo momento la cooperación de las fuerzas aéreas, y sobre todo de aquellas unidades cuyas misiones son las más directas e íntimas funciones de la cooperación, y que deben estar bajo las órdenes de los mandos naval y militar. Niega la asignación permanente de fuerzas aéreas en una sola



*Formaciones aéreas sobre la Flota.*

Arma con diferentes misiones a realizar, y a la que le concede categoría primordial para la ofensiva, sin olvidar que en cualquier momento puede ser decisiva como apoyo o soporte de operaciones navales o terrestres.

La política del Gabinete de Guerra y del Comité Imperial para la Defensa es mantener un gran poder aéreo autónomo como un Arma para la defensa del Imperio; desarrollar una doctrina estratégica común, dirigida por los jefes más capacitados de los servicios, asistidos por un Estado Mayor combinado y responsable para aconsejar al Gobierno con un criterio militar unificado, y dar en la mayor proporción posible fuerzas aéreas especializadas y entrenadas como soporte o ayuda para las otras Armas, de forma que una gran parte del auténtico poder aéreo pueda ser dirigido, bien en operaciones puramente aéreas o como soporte de operaciones navales y terrestres, siempre que ellas sean de importancia decisiva en un momento determinado.