

La guerra atómica

Por el General CARL SPAATZ

(De Life.)

Este artículo viene a ser la segunda parte del publicado en el número anterior con el título "Si tuviéramos que luchar de nuevo...".

FASES II Y III

En los Estados Unidos, como en todos los países democráticos, los planes militares se adoptan después de que varios de ellos han sido bien trillados en debates públicos. Esto impone sobre los militares una responsabilidad especial: la responsabilidad de que la discusión haya contado con una información real y exacta. Empecemos por hacer un cálculo preciso de lo que en términos militares se entiende por "intenciones y posibilidades" de la Unión Soviética—que es la única potencia militar que puede llegar a ser nuestra enemiga en un futuro previsible.

¿Cuándo será lo más pronto que el lanzamiento de la bomba atómica pueda incluirse dentro de las "posibilidades" rusas? Según la Comisión de Planes Aéreos del Presidente, que, bajo la presidencia de Thomas K. Finletter, ha publicado recientemente un completísimo estudio de la situación estratégica americana por lo que a la Aviación militar se refiere, sería correr un "riesgo indebido, fuera de toda razón, y, por consiguiente, una conducta temeraria, presumir que "las demás naciones" (incluidos los rusos, naturalmente) no van a tener en 1952 bombas atómicas en cantidad. Por tanto, tenemos que estar preparados frente a la posibilidad de que en un futuro inmediato—tal vez al final de la próxima etapa presidencial—habremos de cruzar la línea divisoria que separa la Fase I de la Fase II.

¿Qué diremos acerca de las probables "intenciones" de los rusos en la Fase II? ¿Qué podemos predecir en cuanto a la estrategia rusa en caso de guerra?

Por los datos que vemos (que indican lo que corrientemente piensan los militares soviéticos, las tradiciones rusas, y, finalmente, la lógica que se desprende de la situación rusa), todo parece sugerir que, en caso de que estallase una guerra en un futuro inmediato, los rusos librarían una guerra bastante ortodoxa. Sus bienes no superados son: el casi ilimitado espacio y el potencial humano de que disponen. Sus militares más destacados siguen pensando todavía en Ejércitos integrados por grandes masas, y su industria pesada está organizada principalmente para crear esa fuerza militar. En la última guerra emplearon las Fuerzas Aéreas sobre todo para proporcionar una protección de apoyo aéreo táctico sobre los enormes Ejércitos de tierra, y gran parte de su Aviación sigue siendo proyectada para ese fin.

Pero esto no quiere decir que los jefes rusos se olviden de las posibilidades de la Aviación militar. Existen razones para creer que sus estrategias estudian intensa y profundamente en el mismo sentido que nosotros lo hacemos; pero los programas que pueden proponer se ven necesariamente restringidos por las limitaciones de su sistema industrial. El Congreso norteamericano puede decretar, como lo hizo el 80º, que la Aviación militar será el núcleo de la defensa americana, y la industria americana proporcionará a su debido tiempo los aparatos necesarios. Antes de que los rusos puedan tener la Aviación militar en la escala y variedad con que nosotros la conocemos tienen que crear primero su potencial industrial.

Por tanto, para sacar el mayor partido posible de lo que tienen en gran cantidad

—espacio y potencial humano—, y al mismo tiempo obtener alguna ventaja inmediata de la Aviación, parece que los estrategias rusos están trazando un plan de compromiso. Al mismo tiempo que creen que la decisión definitiva quedará determinada por una lucha en tierra, empezarán probablemente con un ataque inicial al estilo de la guerra aérea estratégica. Ya tienen bombarderos de gran radio de acción, los "Tupolevs", que tomaron como modelo a nuestros "B-29", como se dijo en nuestro artículo anterior. No necesitan más que bombas atómicas para atacar con eficacia.

Si la guerra estallara en la Fase II, entonces tenemos que estar preparados para la posibilidad de que los rusos lancen contra nosotros una fuerza atacante de varios centenares de bombarderos de gran radio de acción. Sin duda, serán lanzados contra nosotros con el mayor secreto y llevarán consigo bombas atómicas probablemente. Serán enviados en cierto número de regimientos simultáneamente desde la costa oriental de Siberia y desde la tundra de Murmansk. Algunos atravesarán el océano polar. Y debemos esperar que algunos de los atacantes atraviesen nuestras defensas.

La última guerra nos enseñó que un ataque aéreo decidido siempre se logra. No hubo ninguna formación americana que se viera obligada a regresar del objetivo por la acción enemiga. Incluso el 14 de octubre, durante el ataque contra Schweinfurt, que fué relativamente la más costosa de todas nuestras batallas aéreas, cuatro quintas partes de la fuerza atacante llegó a alcanzar el objetivo.

¿Quién puede poner en duda la destrucción y el caos que el enemigo puede ocasionarnos por medio de la Aviación? Con seguridad que muchos de los centros industriales, de las instalaciones aeronáuticas y de bombas atómicas más importantes serían atacados intensamente. Podrían arrojar "comandos" aerotransportados que destruyeran aquellos objetivos importantes que fueran difíciles de alcanzar. Estos comandos estarían constituidos por gente especializada en los métodos de demolición y serían arrojados por paracaídas. En efecto, el enemigo trataría de atacar las armas que tuviéramos en las manos por medio

de la guerra relámpago. El resultado podría limitar, e incluso tal vez paralizar temporalmente nuestra capacidad de contraatacar de modo sostenido.

El cuadro es bastante repelente, pero estoy de acuerdo con los que opinan que este ataque no sería decisivo. La capacidad industrial de los Estados Unidos es demasiado grande para quedar destruída para siempre por un solo ataque. Para poder explotar la ventaja de un ataque aéreo inicial, el enemigo tendría que continuar realizando un esfuerzo decidido para obtener la supremacía aérea sobre los Estados Unidos, que debe ser la meta de la guerra aérea estratégica de cualquier nación que pretenda conquistarnos. Esto, en mi opinión, estará muy lejos de las posibilidades rusas por algún tiempo.

Sin embargo, un ataque aéreo relámpago, aun cuando sólo obtenga un éxito relativo, nos impediría cumplir la gigantesca misión de apoyar a nuestros aliados de Ultramar, creando nuevas bases lejanas y manteniendo las anteriores. Y lo que es más importante: los rusos podrían mover, sin gran interferencia por nuestra parte, todas sus tropas de tierra; podrían extenderse de modo de contar con otros pueblos que amortiguaran los efectos de la guerra en el suyo propio y apoderarse de aquellas zonas que nosotros necesitaríamos para establecer bases de vanguardia para nuestra Aviación.

En el pasado, los rusos utilizaban su vasto espacio para debilitar a los Ejércitos invasores: su estrategia era retirarse y atraer al enemigo para que al final quedara derrotado por las líneas de abastecimiento demasiado extensas. En la Era de la Aviación pueden emplear el concepto del espacio como arma contra una Aviación superior trayendo bajo su dominio aquellas zonas sobre el perímetro soviético que pudieran ofrecer bases convenientes para una ofensiva aérea estratégica contra ellas. Al empezar una guerra, un enemigo se verá obligado a operar con su Fuerza Aérea a grandes distancias, con carga de bombas mucho menores y con una protección de caza limitada.

Así, que los estrategas del Kremlin extenderán alrededor de Rusia grandes espacios como rodeándola con un chal. El ata-

que relámpago contra los Estados Unidos debe entenderse como una medida preventiva esencial que tienda a impedir el desarrollo de una contraofensiva americana. Como consecuencia, las Fuerzas de Tierra soviéticas serán el instrumento principal. Se tiene por seguro que los jefes rusos ordenarán inmediatamente al Ejército soviético que avance hacia el oeste de Europa, para poder unir la capacidad y habilidad industrial de la Europa occidental a la suya propia. Al mismo tiempo se situarían de modo que nos cortaran el suministro de las materias primas de importancia vital procedentes del Oriente Medio, de China y de otros puntos.

LOS DATOS DE LA GUERRA ECONÓMICA.

La captura de la goma y estaño de Malaya y de las Indias Orientales Holandesas por el Japón hizo ver a los americanos las duras realidades de la guerra económica. Ahora, al sumar lo que cuesta a los Estados Unidos ser el arsenal de la democracia en una guerra mundial, descubrimos que nuestra riqueza natural se encuentra muy mermada. La guerra produjo una gran merma en nuestras reservas de mineral de hierro. El petróleo en bruto del hemisferio occidental, que proporcionó combustible para dos guerras mundiales, es posible que muy pronto sea insuficiente para atender a nuestras propias necesidades.

El manganeso de la India, el antimonio de la China y el petróleo del Oriente Medio, yacen todos ellos bajo la sombra rusa. Si los materiales de una importancia definitiva como éstos, que se encuentran más cerca de Rusia que de nosotros, cayeran bajo el control soviético, se produciría inevitablemente una deceleración importante, tal vez desastrosa, en la máquina industrial norteamericana. Entonces, los rusos podrían volver con confianza a la clásica estrategia de desgaste que venció a Napoleón y a Hitler: retirada, contraataque y vuelta. Una guerra de desgaste contra Rusia, con sus vastos espacios y sus reservas de hombres, nos impondría a nosotros una tarea abrumadora. Es posible que llegue el día en que el Alto Mando americano se vea obligado a preguntar al Presidente la misma cuestión que el General de la Luftwaffe

Milch preguntó a Hitler ante el mapa de Rusia, cuando éste le conjuraba airadamente para que hiciera otra ofensiva que compensara el desastre de Stalingrado: "¿Dónde, mi Führer"—preguntó Milch—, va usted a conseguir las masas que llenen esos espacios?"

Lo que he bosquejado más arriba es lo que los estrategas rusos pueden esperar lograr si estalla la guerra. Veamos ahora lo que, según lo que antecede, pueden hacer los Estados Unidos durante la Fase II. Las duras realidades de la Aviación militar, estoy convencido, nos imponen estas cuatro reglas para lograr la seguridad:

1.^a Las rutas marítimas deben mantenerse libres.

2.^a El control aéreo sobre el Continente norteamericano lo debemos ejercer nosotros o naciones amigas.

3.^a Debe existir, en estado de preparación constante, una Fuerza Aérea estratégica lo bastante potente para hacer frente a un ataque crítico, ya que no mortal, adoptando a continuación represalias contra un agresor.

4.^a Tenemos que contar con acceso a las bases más alejadas desde las cuales podamos lanzar nuestra Aviación en un esfuerzo supremo por la supremacía aérea.

La importancia de mantener abiertas las rutas marítimas apenas requiere nueva discusión, aunque el volumen y composición de las Fuerzas necesarias para realizar la función principal consagrada por el tiempo a la Marina pudiera muy bien ser sometida al análisis crítico.

LA CONTROVERSIAS DE LA MARINA Y LA FUERZA AÉREA.

Aquí llegamos al punto más difícil del desacuerdo entre el aviador y la Marina. Cuando los aeroplanos no podían atravesar los espacios oceánicos con una carga de bombas eficaz, la Marina, naturalmente, pero con cierta falta de lógica, llegó a considerar los espacios aéreos del océano como dominio propio especial. En efecto, hace solamente diez años, la única Fuerza de bombarderos de gran autonomía que había en la costa del Atlántico (parte del Cuerpo Aéreo del Ejército) carecía de per-

miso para operar e incluso para entrenarse a más de 100 millas de la costa.

En el momento en que el bombardero con base en tierra fué capaz de atravesar los océanos, debiera haber desaparecido cualquier justificación que hubiera para trazar una línea en la costa que dividiera la jurisdicción de la Fuerza Aérea y de la Marina sobre la Aviación. Lo que ocurrió se ve en seguida cuando se contempla la actitud normal de la Marina con relación a la Aviación. Después de oponerse al bombardero de gran autonomía diciendo que estratégicamente carecía de importancia, ahora se ha dedicado febrilmente a desarrollar su propia contrapartida con base en el océano. En verdad, el nuevo portaviones de 65.000 toneladas, lejos de estar proyectado para el papel tradicional de la Marina de controlar los mares, parece ser simplemente una plataforma oceánica eminentemente vulnerable para lanzar desde ella unos cuantos bombarderos contra los centros industriales enemigos.

Así, la Aviación ha conseguido su último converso. El largo conflicto pendiente entre las Fuerzas Aéreas y las Fuerzas Navales se ha convertido en una disputa jurisdiccional dentro del Departamento de Defensa acerca de la división de toda la Aviación nacional. En efecto: la Marina trata de crear una segunda Fuerza Aérea.

Las idiosincrasias del arreglo de cuentas militar hace imposible conseguir algo más que un cálculo a "grosso modo" del coste total de la Aviación norteamericana. Si las consignaciones para la Fuerza Aérea de este año se suman a lo que la Marina gastará probablemente en Aviación, la cifra resultante será del tipo de unos ocho mil millones de dólares, o sea, más de la mitad del presupuesto de Defensa Nacional.

Cuando falta tanto por hacer para lograr una estructura militar verdaderamente equilibrada en torno al núcleo de una Fuerza Aérea, ¿puede el país permitirse el lujo de tener dos? Esta es, tal vez, la cuestión más importante que requiere solución, si es que el pueblo americano ha de obtener la máxima defensa por el dinero empleado en ella.

La pena que suponga la duplicación no se refiere solamente al coste en dólares ni tampoco a lo que suponga la disminución

de nuestros recursos naturales. En una época en la que los acontecimientos exigen una unificación progresivamente dinámica de las Fuerzas Armadas, la competencia entre las dos Armas ocasiona una divergencia del esfuerzo debilitante. Si un día nos viéramos atacados por un enemigo que con clara visión del futuro hubiera centralizado la dirección de su Aviación, esta falta de unidad podría llevarnos a desastres militares que harían que el de Pearl Harbour resultara insignificante.

La semilla de los problemas radica principalmente en la educación del militar profesional. Desde sus comienzos, los servicios militares norteamericanos han ensalzado sus tradiciones individuales y han actuado con respecto de las otras Armas con ese espíritu de rivalidad y oposición que es inherente al carácter americano. Pero actualmente las frías disciplinas de la ciencia y de la tecnología exigen de los militares un despego y una impenetrabilidad hacia cualquier sentimiento que no sea una devoción por el interés nacional.

Si no logramos resolver el conflicto y conseguir una verdadera unificación, entonces la Fase II de la guerra pudiera suponer un nuevo período en la discusión: el período de la catástrofe.

NECESIDADES PARA LA DEFENSA.

La segunda regla de seguridad (la de que el control del aire sobre nuestro Continente debe ser mantenido por nosotros o por potencias amigas) es válida incluso aunque se acepte la proposición de que no podemos evitar por completo un ataque aéreo. Una buena organización de defensa podría disminuir hasta el mínimo la eficacia de un ataque y en este aspecto ayudar a determinar el curso de la guerra.

Las fuerzas de defensa que necesitamos sumarán bastante más de 1.000 aviones de caza, que necesitan muchos miles de hombres como tripulaciones y unidades de servicio. A su vez, su eficacia dependerá de la red de "radar" de alcance continental. Este sistema, que abarcará varios centenares de estaciones, se halla ahora en preparación. Cuando se empalme con la red de "radar" del Canadá, proporcionará un sistema de alarma que se extenderá hasta

muy dentro de los accesos árticos y de los yacimientos petrolíferos de Texas.

Sin embargo, esto sólo es el principio de las medidas que hay que adoptar para la defensa. Debemos recordar que Alemania, en el momento culminante de la ofensiva aérea aliada, se vió obligada a emplear algo así como un millón de hombres y mujeres en las defensas de tierra de uno u otro tipo, desde baterías antiaéreas hasta grupos que evitaban que se produjera el pánico.

La tercera regla de seguridad (mantenimiento de una fuerza contraofensiva) significa que nuestra Fuerza Aérea tiene que mantenerse renovada, modernizada y con toda su potencia.

He declarado ya mi opinión de que la cautela que los planes rusos han demostrado en Europa se deriva principalmente del temor soviético a la Fuerza Aérea combinada de las naciones occidentales. Sólo la Aviación hace que podamos mantenernos en Berlín actualmente.

Quitad las Fuerzas Aéreas occidentales y la bomba atómica de la balanza del poder militar y no queda casi nada que contrarreste el peso militar de Rusia en Europa. Con todo, si en algún momento durante la Fase II nuestra Fuerza Aérea cesara de intimidar, entonces podría estallar la guerra. Si eso sucediera, tendríamos que estar preparados, no sólo instantáneamente para contrarrestar el golpe descargado contra nosotros, por lo menos con una violencia igualmente aplastante, sino también para continuar con un ataque aéreo estratégico decisivo. De otro modo, permitiríamos al enemigo rehacerse y seguir adelante con todos sus planes de guerra. Por tanto, la Fuerza Aérea existente, cuyo núcleo ha de estar integrado por una Fuerza Aérea de 70 Regimientos, debe estar respaldada por una industria de aviones muy potente, capaz de hacer frente a todas las exigencias de la batalla.

La cuarta regla de seguridad, referente a las bases aéreas alejadas, nos lleva al problema clave de la estrategia aérea: al problema de la distancia.

La estrategia aérea comienza con la autonomía de los aviones. La autonomía de los aviones determina el emplazamiento de las bases. La proximidad de las bases al

objetivo—de las bases propias—fija el peso y ritmo del ataque.

Cuando se inició la guerra aérea estratégica en Europa, los límites de acción los fijaron los "B-17", que contaban con un radio de ataque de 1.200 kilómetros, lo cual no era suficiente para que todos los principales objetivos de la Europa central quedaran dentro del alcance hasta que se sumaron a los de Inglaterra los aeródromos de Foggia. Para cuando terminó la guerra del Pacífico, el radio de nuestros bombarderos había sido doblado, permitiendo a los aviadores llevar la guerra contra el Japón desde las Marianas, a 2.400 kilómetros de distancia. El radio de los "B-29" de la postguerra es superior a 3.200 kilómetros, y cabe esperar que la velocidad y autonomía del bombardero sigan aumentando rápidamente.

Pero aun cuando la Aviación estratégica americana tenga a su alcance ventajas muy importantes, a menos de que opere con sólo una parte de su potencia virtual, seguirá necesitando acceso a bases alejadas. Por esta razón, la Europa occidental, el norte de África y el Oriente Medio constituyen unos sectores de gran importancia estratégica en el mundo del aviador americano. El acceso a estas regiones puede constituir algún día una cuestión de vida o muerte.

Actualmente podríamos lanzar un ataque de represalias eficaz contra Rusia desde nuestro propio hemisferio si repostáramos los bombarderos de combate, cargados en el aire desde aviones cisternas, permitiéndoles de este modo regresar a sus bases o seguir adelante a otros sectores que se hallaran bajo dominio amigo. Pero tenemos que seguir contando con desplazar nuestra Aviación a bases de vanguardia, en cuyos sectores deberán combatir con eficacia. Sólo desde bases de vanguardia podría la masa de las Fuerzas Aéreas americanas, incluida la caza, ganar dominio sobre el espacio aéreo enemigo. Y sólo cuando hayamos ganado ese dominio podremos estar absolutamente seguros del éxito de una guerra. Una vez que esta supremacía aérea sea nuestra, podremos asegurar la victoria, porque ninguna nación puede sobrevivir a la libre explotación de su espacio aéreo por un enemigo.

Las Fuerzas Aéreas por sí solas no podrían apoderarse de las bases necesarias para desarrollar los ataques decisivos: la Aviación sola no podría conservarlas. Solamente las Fuerzas de Tierra y Mar, en combinación con las Fuerzas Aéreas, podrían apoderarse de las bases que necesitaríamos, defenderlas y mantenerlas. Por consiguiente, por lo menos, mientras dure la Fase II, las Fuerzas de Mar y Tierra siguen siendo indispensables como instrumentos de apoyo en la lucha por el dominio del aire.

En el actual período de guerra fría, las bases aéreas tienen la misma significación estratégica que las bases navales tenían en el siglo pasado. El dominio británico de los mares en la era del vapor obtenía su flexibilidad de la cadena de bases y estaciones carboneras que se enlazaban a través de los siete mares. No cabe duda de que si los Estados Unidos han de poder poner en juego toda su Aviación en esta era de fricción internacional, tienen que construir una red de bases mundial semejante. El ciudadano americano, con seguridad que no sancionará un programa de colección de bases según el espíritu del imperialismo del siglo XIX. Sin embargo, la paz mundial, no menos que nuestra propia seguridad, exige que la diplomacia americana encuentre sin demora una fórmula aceptable por todos los pueblos del mundo que permita a la Aviación americana el libre acceso a los sectores que cuenten con bases esenciales. Algunos se rebelarán ante la idea, porque con seguridad que ello pone a dura prueba nuestra capacidad de actuar como hombres de Estado, nuestra paciencia y nuestra fuerza de persuasión. Pero para aquellos que temen las consecuencias de nuestro desenvolvimiento en el mundo exterior, la Historia ofrece un precedente reconfortante. En los tiempos modernos, la época de paz general más prolongada es la que corresponde a una fuerza naval dominante que emplea un sistema de bases mundial.

Como la Aviación militar se encuentra en una evolución constante, respondiendo instantáneamente a los adelantos de diversas ciencias, dentro de cualquier plan que se trace para lograr bases es posible una gran flexibilidad. Un adelanto mecánico tan sencillo como es la sustitución del tren de

aterrizaje de ruedas por el tren-oruga, parece prometer alterar por completo todo el concepto de la geografía aérea estratégica. La Fuerza Aérea estratégica descansa hoy día en las pistas de superficie dura. Pero el mecanismo oruga es posible que pueda liberar a los bombarderos de esta dependencia relacionada con las pistas trabajosamente preparadas de este tipo.

Los aviones de peso medio que van equipados de este modo han operado ya desde praderas de césped y desde granjas.

Acérca de la naturaleza de la Fase II de la guerra aérea hay que aclarar otro punto. Nuestros principales objetivos en Rusia serían, naturalmente, sus centros industriales más importantes, del mismo modo que los rusos tratarían de paralizar nuestros centros industriales. La misma naturaleza del sistema industrial ruso, desarrollado enteramente según los planes estatales y teniendo siempre presente la posible contingencia de una guerra, nos ayudaría enormemente. Los planes quinquenales han ido instalando la mayor parte de las nuevas industrias pesadas detrás de los Urales. Los que hicieron los planes soviéticos pensaron que aquí el viejo factor espacio le protegería del ataque.

Pero ya el espacio deja de ser una protección eficaz. Ahora, un atacante no tendría que afanarse trabajosa y sangrientamente a lo largo de la carretera Minks-Smolensko-Moscú para atacar los centros vitales rusos. El aire ofrece una ruta directa, operacionalmente factible para un atacante decidido a destruir las industrias que les ha costado a los rusos tanto trabajo crear.

Nadie se ha dado mejor cuenta de esto que los estrategas rusos. Las instalaciones de hierro y de acero, que en un tiempo estuvieron concentradas en unas cuantas zonas de producción de importancia, se hallan ahora bien diseminadas. Pero las exigencias de la última guerra y la presión económica de la paz que la siguió han dado lugar a un grado creciente de concentración en la industria de maquinaria y también en cierto modo de la industria del automóvil: concentración que los propios rusos lamentan. Es posible que en el caso de ocurrir otra guerra se vea que hay otras

instalaciones industriales, de igual o de mayor importancia que han sido dispersadas de modo inadecuado.

El sistema industrial ruso sufre también de una concentración de otro tipo. La industria de aviones rusa ha sido perfectamente diseminada por todo el país; pero las fábricas de estructuras aéreas realizan en un punto todas las operaciones, que de tratarse de una Casa americana, serían encargadas bajo subcontratos a gran número de fabricantes de mayor o menor importancia situados en cualquier parte. Por eso, un ataque efectivo contra un centro de producción de aviones ruso haría más daño y mantendría en baja la producción de aviones rusos por espacio de tiempo mayor que un ataque contra una instalación semejante norteamericana.

Nuestro sistema de iniciativa libre, en otras palabras, el buscar la eficiencia mediante la descentralización, ha logrado inoportunamente un efecto de dispersión del engranaje industrial por todo el país, muchísimo más eficaz que la maquinaria rusa, limitada por los planes estatales. Hasta qué punto ha avanzado la descentralización en Norteamérica puede deducirse por el hecho de que en el Plan de Materiales Controlados se citaban más de 50.000 Compañías consideradas como industrias de guerra esenciales.

Así, en el primer intercambio de golpes, contaremos nosotros teóricamente con una mejor oportunidad de descargar los ataques más devastadores, ya que no definitivos. Esta ventaja inicial sería de gran ayuda para conseguir la victoria final.

Por consiguiente, en conjunto, nuestras perspectivas de sobrevivir a una guerra en la Fase II como nación libre son buenas, si es que nos ajustamos escrupulosamente a las cuatro reglas de seguridad que los principios de la guerra aérea estratégicamente nos imponen.

Es mucho más difícil hacer conjeturas acerca de la guerra en la Fase III.

Esta fase será señalada por la aparición de armas aéreas verdaderamente intercontinentales. Un arma de este tipo puede ser el proyectil transoceánico dirigido, provisto de una cabeza explosiva atómica. Otra

podría ser un bombardero supersónico con una autonomía que le permitiera despegar desde una base nacional de los Estados Unidos continentales, volar hasta cualquier punto del mundo para bombardear su objetivo y regresar a la base. Ambas parecen encontrarse dentro de las posibilidades de realización en cuanto a su fabricación, siempre que se siga disponiendo de los inmensos desembolsos necesarios para la investigación.

Al desarrollarse los bombarderos supersónicos, con una autonomía global, nuestra dependencia de bases lejanas desaparecería en gran parte; simultáneamente disminuiría también el esfuerzo diplomático que hubiéramos de realizar. Como entonces la guerra podría librarse desde nuestro propio hemisferio contra cualquier parte del mundo, los problemas de logística de Ultramar desaparecerían, y nuestro interés militar en el resto del mundo podría quedar limitado a las materias primas.

Fascinados ante la vista de una preparación mecánica perfecta que la guerra intercontinental deja entrever, algunos pensadores arguyen que podemos incluso no hacer caso de las medidas de defensa necesarias para las Fases I y II, y que debemos concentrar nuestra inventiva y nuestros recursos técnicos en el desenvolvimiento de los bombarderos universales, de los proyectiles dirigidos de alcance transoceánico y otros accesorios mecánicos del tipo de las fantasías de Wells de la Fase III. Pero esto es un argumento peligroso. Un posible enemigo puede encontrar que la Fase II, e incluso la Fase I, se ajustan mejor a sus gustos como momento en que atacarnos repentinamente, y si nos coge entonces faltos de equilibrio, ningún proyecto de las armas del mundo futuro nos salvará del desastre.

Los alemanes y los japoneses son los únicos pueblos del mundo que se han convencido de todo lo que significa la Aviación de guerra. En la última guerra aprendieron lo que era perder el control sobre sus propios espacios aéreos. La mayoría de los hombres que se ocupaban de los planes aliados apenas percibieron lo que estaba sucediendo. No obstante, desde que la guerra iba mediada, el creciente poder destructor

de la Aviación, que en Hiroshima explotó para el mundo con una violencia inesperada, apocalíptica, era visible para todos aquellos que tenían ojos para verlo.

LA GUERRA ATÓMICA.

En los ataques ingleses contra Hamburgo realizados en julio y agosto de 1943 murieron más de 40.000 personas. En el ataque de marzo de 1945 contra Tokio perecieron 125.000 personas, y otras 75.000 quedaron sin hogar en una sola noche, en que 3.000 hombres atacaron desde 279 aviones. Tres ataques realizados en término de quince horas arrasaron Dresde y enterraron en sus ruinas unas 60.000 personas. Estas destrucciones de terrible magnitud fueron efectuadas por la Aviación sólo con la bomba de alto poder explosivo de tipo convencional.

La fuerza destructora de la bomba atómica actual, medida según normas militares, ha sido exagerada por el profano. Sin embargo, sigue siendo cierto que multiplica la destrucción que cada bombardero puede ocasionar en la proporción de varios centenares por uno. Las guerras que de otro modo podían durar varios años, es posible que se terminen en varias semanas, tal vez en días. Y unas campañas que de otra manera hubieran costado las vidas de centenares de miles de soldados y marinos es posible que ahora sean cuestión de unas pocas horas y labor de unos pocos hombres. Mucho de lo que hubiera sido imposible se hace posible gracias a la bomba atómica.

¿Qué posible agresor que quiera conquistar el mundo despreciaría la bomba atómica? La única respuesta positiva, creo yo, es que debiera emplearse la bomba.

Entonces, ¿dónde nos encontramos?

En la Fase I—desde ahora hasta fines de 1952 aproximadamente—nada tenemos que temer, excepto la posibilidad de una guerra, que, si no nos falta la decisión y la fe, ganaríamos. Careciendo de una Fuerza Aérea estratégica adecuada, los rusos no podrían atacarnos de modo que nos destruyeran fatalmente, mientras que nosotros podríamos llevar la guerra a cualquier parte de su país, aunque no sin dificultad y a alto precio.

En la Fase II, cuando los rusos tengan la bomba atómica e incluso una Fuerza Aérea moderadamente eficaz, con seguridad que se encontrarán en condiciones de atacarnos violentamente si así lo dispusiesen. Pero si podemos contar con un sistema de bases exteriores, nuestra Aviación resultará decisiva al final.

¿Y la Fase III? Ahora llegamos al período de los imponderables, al período en el que las medidas de defensa militar pueden llegar a carecer de sentido. Para comprender por qué es así necesitamos mirar hacia atrás al camino que hemos recorrido.

Durante la primera guerra mundial cada adversario infligió al otro una carnicería humana impresionante. Sin embargo, el mundo se repuso con una rapidez que ahora nos parece increíble. Pero la segunda guerra mundial ha dejado a los alemanes vagando, entumecidos y desesperados, entre los oxidados restos de lo que en un tiempo fué el mayor sistema industrial europeo.

La diferencia radica en la creciente capacidad destructora de las guerras libradas por la Aviación y que tiene como fórmula política la rendición incondicional. En la última guerra no sólo aplastamos las máquinas militares, sino economías enteras. La devastación era de un alcance tal, que cuando cesó el fuego nos vimos obligados, para poder revivir el mínimo de condiciones de estabilidad internacional, a gastar pródigamente miles de millones de dólares para reparar y restablecer la capacidad productora que nos había costado miles de millones de dólares destruir.

La capacidad destructora de la guerra en la Fase II dejaría pequeño todo lo que se ha visto hasta ahora. Y una guerra automática en la Fase III podría acabar por extinguir a ambas partes: al "vencedor" y al "vencido" por igual.

Con nuestra inigualada Aviación y nuestra política de rendición sin condiciones, nosotros los americanos hemos contribuido intensa, aunque inconscientemente, a la crisis actual de la postguerra. Destruimos en Alemania un conjunto comercial e industrial que debemos reconstruir si es que Europa ha de levantarse de nuevo. En Japón insistimos en llevar la guerra a las ciudades metropolitanas de un enemigo ya ven-

cido. Sin embargo, fuertes grupos de gente de ambos países habían reconocido antes del final que habían perdido la guerra. Si hubiéramos sabido resolver este problema humano fundamental, que radica en el reino de la política, es posible que la guerra hubiera llegado a un final satisfactorio antes de que ambos países hubieran sido machacados hasta convertirlos en una ruina irreparable.

Este problema político, humano, lo seguimos teniendo. Podemos cuidar de las medidas militares para nuestra seguridad en la Fase I y probablemente en la Fase II. Suponiendo que mantengamos nuestra actual posición al frente de la habilidad técnica y del material industrial, podemos esperar con cierta seguridad que incluso la guerra en la Fase III nos encontraría como "vencedores". Pero ¿qué clase de victoria habría de ser y cuál sería su compensación si exigiera la destrucción de la mitad del mundo?

Clemenceau dijo una vez que la dirección de la guerra es demasiado seria para confiarla a los Generales. El aviador, al llegar a este punto, preguntaría: ¿No son las guerras demasiado serias también para los políticos? Conociendo el ilimitado poder destructor de un estado industrial moderno, debemos pensar en nuestro poder militar como en un apoyo necesario, pero solamente temporal, de nuestra civilización.

Cuando los estadistas del mundo hayan perfeccionado alguna fórmula política para sustituir la guerra entre las naciones, ya no tendremos que mantener la mayor Aviación militar del mundo. Y a menos que la sociedad sea capaz de producir esta fórmula política es posible que una guerra atómica termine en la más trágica de las paradojas: la parte sana de la sociedad, al intentar destruir el mal, se destruye a sí misma.

Reproducimos aquí el texto publicado por vez primera de la Orden secreta para el lanzamiento de las bombas atómicas, en la que se citan cuatro ciudades como objetivos: Kokura y Niigata se libraron por la

rendición japonesa. La decisión de dar este orden se adoptó en la Conferencia aliada celebrada en Postdam en aquel tiempo. Handy, que firmó la orden como jefe en ausencia del jefe de Estado Mayor, Marshall, la entregó personalmente a Spaatz en Washington:

DEPARTAMENTO DE GUERRA

OFICINA DEL JEFE DE ESTADO MAYOR.

Washington, 25, D. C.

25 de julio de 1945.

Al General Carl Spaatz. General en Jefe Fuerzas Aéreas Estratégicas del Ejército de los Estados Unidos.

1. El Composite Group 509, de la Fuerza Aérea núm. 20, descargará su primera bomba especial tan pronto como el tiempo permita el bombardeo visual después del 3 de agosto sobre uno de los objetivos: Hiroshima, Kokura, Niigata y Nagasaki. Al avión que lleve la bomba acompañarán otros aviones con personal científico, civil y militar, del Departamento de guerra, para que observe y registre los efectos de la explosión de la bomba. Los aviones observadores permanecerán a varias millas de distancia del punto de impacto de la bomba.

2. - Se lanzarán nuevas bombas sobre los objetivos citados más arriba tan pronto como lo disponga el Alto Mando. Se darán nuevas órdenes relativas a otros objetivos que no sean los citados anteriormente.

3. - La publicidad de parte o de la totalidad de la información referente al empleo del arma quedará reservada al Secretario de Guerra y al Presidente de los Estados Unidos. Los Jefes de aquel sector no publicarán ningún comunicado acerca de este asunto ni suministrarán información alguna sin contar antes con una autorización expresa. Cualquier relato de noticias deberá ser enviado al Departamento de guerra para que le dé curso especial.

4. La disposición anterior se transmite a usted mediante la orden y con la aprobación del Secretario de Guerra y del Jefe de Estado Mayor de los Estados Unidos. Se desea que usted, personalmente, entregue una copia de esta orden al General MacArthur y otra copia al Almirante Nimitz para su conocimiento.

(Firmado.) THOS. HANDY. General G. S. C., en funciones de Jefe de Estado Mayor. (Hay un sello que dice: *Confidencial*.)