

# El pensamiento aéreo en el periodo 1910 - 1925. Conceptos Claves para la creación del Ejército del Aire.

MIGUEL VALVERDE GÓMEZ  
Coronel de Aviación

## PRIMER DECENIO. UNA EPOCA GERMINAL.

**H**ASTA llegar a la organización del Ejército del Aire el 7 de octubre de 1939 la Aviación Militar española tuvo que recorrer un largo camino, plagado de avances y retrocesos, que ilustran sobre la difícil y desigual lucha que nuestros primeros aviadores tuvieron que sostener hasta lograr su independencia. Esta lucha, como es bien conocido, no fue privativa de nuestra Patria; en mayor o menor medida ocurrió así en los países de nuestro entorno y, salvadas las peculiaridades históricas y tecnológicas, tuvo un discurrir paralelo en las diferentes naciones.

Como sabemos, el nacimiento de la aviación en España está estrechamente vinculado al Arma de Ingenieros en cuyo seno germinó y nació. Primero con la aerostación (1884 - 1886) y posteriormente con la aviación. Más tarde, por Real O.C. de 27-10-11, se amplía el reclutamiento de oficiales aviadores a todos los cuerpos del Ejército y de la Marina, supliendo la falta de homogeneidad "con una gran uniformidad en la dirección y una instrucción metódica y completa", primer concepto clave, que viene a reconocer la necesidad de una nueva profesión, la de aviador militar, puesto que esa dirección única y esa instrucción (diferenciada diríamos nosotros) que convierte oficiales de procedencia heterogénea en oficiales aviadores son elementos definidores de una profesión determinada.

El Real Decreto de 28 de febrero de 1913, por el que se creó el "Servicio de Aeronáutica Militar"

(cuyo 75 Aniversario conmemoramos el pasado año), recogía en su exposición de motivos el segundo concepto clave en el camino hacia la independencia, ya que, por primera vez, se utilizaba el término DOMINIO DEL AIRE en paralelismo con el de DOMINIO DEL MAR. Había surgido la idea fundamental que justificaba la existencia de una Fuerza Armada independiente de las dos ya existentes, Ejército y Marina y que antes o después habría de conducir inexorablemente a la situación en que hoy nos encontramos. En efecto, si Ejército



Giulio Douhet se adelantó a su tiempo, poniendo, casi treinta años antes, los cimientos de un pensamiento aéreo.

y Marina debían su existencia y deferenciación al medio en que actuaban, tierra y mar respectivamente, el invento de los más pesados que el aire dio origen a la tercera Fuerza Armada, cuya característica fundamental es actuar en el aire y en el espacio.

El "Servicio de Aeronáutica Militar" tenía por cometido "la adquisición del material y la instrucción del personal" (Art.3) y estaba encargado según el Reglamento de 16 de abril "del estudio, adquisición, construcción, conservación y empleo de todos los elementos utilizables en usos militares, para la navegación o para la observación aérea; así como de la organización, instrucción y movilizaciones del personal encargado de sus aplicaciones". Se reconocía así, desde un principio, la competencia en el equipamiento de la Fuerza Aérea a los propios usuarios conocedores de los requisitos y expertos en la materia. Esta facultad que hoy en día tienen asignada los Jefes de Estado Mayor, y que es contestada por ciertos estamentos, vemos que goza de una gran tradición como ocurre siempre con los conceptos fundamentales, siempre sencillos y lógicos.

Por otra parte, el empleo de los elementos del Servicio, en ejercicios, maniobras y campaña era dispuesto por los Capitanes generales, Comandantes generales y Generales en Jefe, en un paralelismo con las ideas actuales de la Acción Unificada.

Vemos como nuestra Aviación Militar nacía en los mismos años en que este hecho ocurría en los países pioneros; pero, ¿qué ideas existían en los países de nuestro

entorno que hubiesen podido ejercer su influencia en nuestros aviadores? El hecho más relevante tuvo lugar en Italia donde el profeta del Poder Aéreo, Douhet, se adelantó a su tiempo poniendo, casi treinta años antes de que se hiciesen realidad, los cimientos de un pensamiento aéreo aún vigente. Pronto estallaría la Gran Guerra y con ella el avión empezaría a tener un cierto protagonismo, si bien se carecía de una doctrina de empleo. Cuando en 1917 los EE.UU. entraron en guerra no disponían de una auténtica doctrina aérea. El famoso general John J. Pershing, Jefe de las Fuerzas Expedicionarias Americanas (AEF), sólo concebía el uso de la aviación para limpiar el cielo de aviones enemigos encima de las fuerzas propias y proporcionar a la infantería y artillería información sobre el movimiento del contrario en el frente; ni siquiera el ataque a las comunicaciones enemigas era para él importante. No es extraño que su Jefe de Estado Mayor, el general J.W. McAndrew, amonestase, hacia el final de la guerra, al Jefe del "Air Service" (Servicio Aéreo), General Mason M. Patrick, por preparar misiones de bombardeo independiente junto a la "Royal Air Force" británica. En consecuencia, las unidades aéreas contingentes fueron asignadas a las Grandes Unidades terrestres (División, Cuerpo de Ejército, Ejército), amén de una Reserva en el Cuartel General que actuaba exactamente como tal y no como fuerza de ataque independiente.

Esta, y otras operaciones posteriores, constituyeron el pozo de experiencia que llevó a Mitchell a generalizar sobre cuál debería ser la organización adecuada de un poder aéreo táctico, una organización bajo un mando único que permitiese explotar eficientemente el principio de universalidad de empleo del arma aérea, consecuencia inmediata de la continuidad y ausencia de obstáculos del medio en que actúa.

Por lo demás, las operaciones de bombardeo se dirigieron al apoyo a las operaciones terrestres. No podía ser de otro modo si tenemos en cuenta que los mandos y muchos de los miembros del Arma Aérea procedían de las Armas terrestres. Recordemos a este respecto que, en un principio, el piloto era un mero auxiliar que obedecía las órdenes



*William L. Mitchell propugnaba un mando único para el poder aéreo táctico, que permitiera explotar el principio de universalidad de empleo del arma aérea.*

del observador de mayor rango o antigüedad; el avión no era más que un mero instrumento de información, primero, y de incipientes bombardeos después. Pronto, la necesidad de proteger a las fuerzas



*Jan Christian Smuts, partidario de las operaciones aéreas de devastación de los centros industriales enemigos a gran escala.*

propias de los ataques de la aviación enemiga y de sus acciones de observación condujeron a montar ametralladoras en los aviones (hecho que se atribuye por primera vez a los británicos) y poco después a la fabricación de una genuina versión de avión de caza, el "Fokker" monoplaza con una ametralladora fija sincronizada con la hélice. La aparición del as, el héroe solitario, fue la consecuencia lógica. Nació así el espíritu agresivo, independiente, propio del piloto de caza, cuya contribución a la independencia de la Fuerza Aérea no se debe menospreciar.

Pese al uso predominante de los bombarderos para el apoyo a las fuerzas terrestres y —poco después— contra los aeródromos enemigos y pese a las limitaciones de aviones, equipos y tripulaciones, la idea de una aeronáutica de uso estratégico y carácter independiente fue madurando en los años de la Primera Guerra Mundial y empezó a concretarse con los primeros bombardeos sobre Londres a cargo de los dirigibles "Zeppelin" germanos, aunque ya anteriormente se habían efectuado pequeños bombardeos sobre industrias como, por ejemplo, parece ocurrió cuando los franceses bombardearon fábricas alemanas en enero de 1915. No obstante fueron los bombardeos sobre Londres que comenzaron el 13 de junio de 1917 a cargo de 17 Gotha G.IV capaces de transportar 500 Kg. de bombas, los catalizadores de una trascendental iniciativa británica: la constitución, el 1 de abril de 1918, de la "Royal Air Force" (RAF) como una fuerza armada independiente y, lo que es más importante, la creación dentro de ella de una Fuerza Aérea Independiente (IAF) "para la acción directa contra el corazón industrial alemán". Si el bombardeo de Londres había sido el catalizador, el resultado del estudio encargado al efecto a un brillante militar sudafricano, político y abogado, Jan Christiaan Smuts, precipitó los acontecimientos. Smuts recomendó como única solución bombardear a su vez al enemigo y llegó a decir: "No está lejos el día en que las operaciones aéreas con su devastación del territorio enemigo y la destrucción de centros de población industriales a gran escala, puedan convertirse en elemento fundamental de la guerra, al que tendrán que subordinarse



Sir Hugh Montagne Trenchard, conocido sobre todo por su pragmatismo.

las antiguas operaciones militares y navales, porque se habrán vuelto secundarias". En diciembre de 1917 se crearía el primer Ministerio del Aire y, poco después de la reunificación del Royal Flying Corps y del Royal Naval Air Service en la RAF, el 5 de junio de 1918, el Mayor General Sir Hugh M. Trenchard fue nombrado Jefe de la IAF; desde entonces, este hombre, de fuerte personalidad y sólidas convicciones, ha venido siendo considerado como el auténtico pionero, no ya de la formulación de una doctrina, sino de la puesta

en práctica de ésta en un sentido que había de revolucionar la guerra misma, y cuya repercusión alcanza hasta nuestros días.

La semilla sembrada por Douhet había empezado a fermentar en las mentes de algunos de los oficiales contendientes, (Trenchard, Mitchell, etc.) y daría su fruto en el periodo de entreguerras. El efecto sinérgico del teórico (Douhet), del pragmático (Trenchard) y del publicista (Mitchell) para el progreso del Poder Aéreo estaba asegurado. Cabe preguntarse si esas ideas llegaron de

alguna forma a España y si así fue, si alguien las asimiló e hizo suyas en aquel momento; desgraciadamente no tenemos una respuesta al no encontrar ningún testimonio escrito de la época de que así hubiese ocurrido.

En abril de 1918 un Cte. de Infantería de Marina, D. Manuel O'Fellan y Correoso, escribe una obra titulada "Ideas para la organización del Servicio de Aviación Naval en España" en la que expone un concepto comprensivo y coherente sobre la potenciación y organización de la aviación naval (ver cuadro 1). Llama la atención el prólogo de la obra en la que el autor, que llegó a ascender por méritos de guerra en el Servicio de Aviación Militar, dice: "Espero un día oír como grito de guerra ¡pilotos y aviones! en sustitución del de ¡Regimientos y Artillería! que con gran olvido de las fuerzas navales fue el que hicieron resonar nuestras multitudes siempre que sintieron heridos sus sentimientos patrios".

### LOS AÑOS 20. UNOS AÑOS DE LUCHA DE Y EFERVESCENCIA DOCTRINAL.

El desarrollo de las ideas sobre el poder aéreo demuestra que la experiencia es el germen de la doctrina, quizás más como fruto de las experiencias negativas que de las positivas, ya que éstas, a veces, dan origen a rígidos dogmas difíciles de modificar. La I GM fue, en este sentido, como ya hemos dicho, germinal. A ella siguió un periodo de unos 10 años de auténtica efervescencia, que junto a la década de los 30 de maduración y sedimentación, fueron decisivos en la historia del Poder Aéreo, ya que sentaron las bases doctrinales que habían de ser experimentadas en la II GM y que han llegado incólumes hasta nuestros días. A este respecto, 1921 fue un año crucial ya que en su transcurso se publicó en Roma el libro de Douhet titulado "Il dominio dell'Aria, saggio sull'arte della guerra aerea" obra clave del pensamiento sobre el Poder Aéreo, que todo aviador está obligado a conocer en profundidad. En 1923, publica un nuevo libro, "La difesa nazionale", en el que insistía en la necesidad de constituir un Ministerio de Defensa Nacional en el que la aviación

#### CUADRO 1

#### IDEAS DEL COMANDANTE O'FELLAN

**O**'FELLAN, tras hacer algo de historia de los orígenes de la aviación naval, un estudio muy optimista de las posibilidades de los hidroaviones y otro sobre las organizaciones extranjeras, sentaba, entre otras, las bases siguientes:

- Autonomía de la Aviación Naval que debía depender exclusivamente de Marina, previa creación de una doctrina.
- Personal exclusivamente de Marina.
- Independiente pero en estrecho contacto con la Aviación Militar.
- Debería constituirse un Servicio, que no un Cuerpo.
- La dependencia debería ser del EM Central de la Armada, cuyo Jefe sería el Director General, con dos secciones: Técnica (Ingenieros) y Burocrática (personal y material).
- Se respetaría la antigüedad para los puestos de mando aunque, eso sí, debería procurarse que coincidiese con los más aptos.

Como puede verse la aviación era, para la Marina desde sus orígenes, un nuevo servicio auxiliar, un arma más de apoyo a la Flota, el Arma Aérea, y así sigue siéndolo en la actualidad.

CUADRO 2

REAL DECRETO DE 17 DE MARZO DE 1920

**D**IVIDIA el territorio nacional en cuatro zonas con la denominación de Bases Aéreas, con el fin de organizar y distribuir las fuerzas y servicios de la Aeronáutica Militar. Recordemos que hasta este momento todas las unidades tácticas (3 escuadrillas) se encontraban desplegadas en Marruecos, existiendo en la Península sólo unidades de instrucción. En una Base Aérea deberían existir los siguientes elementos:

- Jefatura.
- Un taller o fábrica.
- Un aeródromo principal, con cobertizos para sesenta aeroplanos.
- Un almacén con repuestos de todas clases.
- Abrigos subterráneos o blindados para un millón de libras de combustible líquido, cien mil de lubricantes y quinientas toneladas de bombas.
- Cuatro escuadrillas (tres de reconocimiento y una de combate).
- Un número variable de escuelas distribuidas en su territorio.
- El conjunto de cada escuadrilla constaría de un escalón volante, otro rodado para el transporte, un destacamento de tropas, y personal piloto y especialista proporcional al número de aparatos y su clase.

jugara el papel preponderante que le correspondía. Su idea fue llevada a cabo por el "Duce", por primera vez en el mundo.

Para Douhet, la experiencia de la I GM servía sólo como punto de partida pero no como base de preparación de una defensa nacional que, a su juicio, debía tener en cuenta las características de la guerra futura, unas características radicalmente distintas debidas a la aparición de la aviación. En efecto, si antes era imposible penetrar en el corazón del territorio enemigo sin romper previamente su frente defensivo, el avión con una completa libertad de acción y dirección por el medio en que se mueve, había roto con todas las limitaciones que condicionaban la guerra en superficie y permitía alcanzar unos resultados decisivos. A diferencia de Luddendorf, apologista de la guerra total aniquiladora del enemigo, Douhet propugnaba un primer ataque aéreo que, haciendo uso de los principios de masa y concentración y anticipándose al del contrario, decidiese la guerra en pocos días. De este postulado inicial se desprenden fácilmente los posteriores razonamientos de Douhet. Si el avión es el arma ofensiva por excelencia y el medio más rápido y directo de someter la voluntad del contrario, "ser derrotado en el aire... es estar a merced del enemigo" y, en consecuencia, es necesario "impedir al enemigo volar, al tiempo que mantenemos nuestra capacidad para hacerlo", es decir, alcanzar lo que él bautizó con el nombre de "dominio dell'Aria". Alcanzado este axiomático dominio del aire, la guerra estaría decidida a favor de

quien lo lograra ya que, tanto los recursos materiales y humanos como las fuerzas combatientes del enemigo, estarían a nuestra merced.



El general Echagüe impulsó la evolución orgánica de la Aviación en los años 20.

El primer corolario, según sus propias palabras, era que "para asegurar una defensa nacional adecuada, es necesario y suficiente estar en condiciones de dominar el aire en caso de guerra"; el segundo corolario lógico fue: "todo lo que una nación tendría que hacer para asegurar su propia defensa debería ser procurarse los medios que sean más efectivos para el dominio del aire" y "cualquier desviación de este propósito primario sería un error". Por último afirmaba que para conquistar el aire había que "privar al enemigo de todos sus medios aéreos atacándolos en el aire, en sus bases de operación y en sus centros de producción".

Como el mismo Douhet dijo, "la victoria sonríe a aquellos que se anticipan a los cambios en el carácter de la guerra", lema que fue la piedra de toque del periodo de entreguerras. En todos los países se abrió un periodo de discusiones, frecuentemente tensas, entre los partidarios de preparar el siguiente conflicto teniendo presente el nuevo carácter de la guerra y los que, en el Ejército y la Armada, seguían apegados a las viejas concepciones.

En Estados Unidos, Mitchell, que había regresado de Europa con el bagaje ideológico y la experiencia guerrera que ya conocemos, hizo que su nación tomase conciencia del advenimiento de la era de la aviación y sembró en su país las semillas de una nueva doctrina de guerra y del poder aéreo, base de la que después había de oficializarse en la II GM; para ello, como todos sabemos, tuvo que sacrificar su carrera.

Entretanto Trenchard en Gran

CUADRO 3

R.D. DE 15 DE MARZO DE 1922  
REORGANIZACION DE LA AERONAUTICA MILITAR

**E**N la exposición de motivos se aducía como razón para su promulgación la dificultades de personal que se habían encontrado, sobre todo en el servicio de Aviación, empezando con estas palabras:

"SEÑOR: Reconocida es por todas las Autoridades modernas en Arte militar; y aún por la masa general de los Ejércitos y países, la importancia de disponer, al iniciarse una campaña, de nutrida y adiestrada flota aérea. Inaplazable e imprescindible es para completar nuestra potencia militar la organización de fuerzas aéreas eficientes...."

Más adelante, en su apartado XXVI, establece las Unidades tácticas (Escuadrilla, Grupo de Escuadrillas y Escuadras), existiendo tres clases de Escuadrillas: de Reconocimiento, de Combate y de Bombardeo. Y continúa así:

"Las escuadrillas, grupos de escuadrillas y escuadras de reconocimiento, podrán afectarse a las divisiones y ejércitos .... pero las unidades de combate y bombardeo que forman la aviación independiente, dependerán exclusivamente del General en Jefe o de los jefes de Grupos de Ejércitos, si por sus misiones e importancia fuese preciso, a juicio de aquél, el empleo autónomo de las grandes unidades aéreas".

CUADRO 4

**EL PROBLEMA DEL PERSONAL VOLANTE  
R.D. DE 15 DE MARZO DE 1921**

**E**N la exposición de motivos de este R.D. se decía:

"En aviación, ..... todo género de dificultades obstruye el camino en cuestiones de personal; la amplitud que debe darse al reclutamiento, la heterogeneidad resultante de la misma, la corta duración de la plenitud de aptitudes que requiere el rudo servicio de pilotos de aeroplano, la conveniencia de que coexistan con los oficiales los pilotos de tropa, .... la diferente velocidad en que marchan en sentido ascendente las escalas de los distintos Cuerpos y Armas del Ejército, la necesidad de que los oficiales aviadores no pierdan el contacto con su cuerpo de procedencia y por último, la circunstancia de que la jerarquía o antigüedad en el Ejército no dan por sí aptitud aeronáutica, imponen la necesidad de establecer un sistema de reclutamiento y ascensos que puede resolverse como lo ha resuelto Inglaterra, estableciendo un Cuerpo especial, o siguiendo el sistema que se propone en este R.D., preferible a aquel a juicio del Ministro que suscribe, por creerlo más adaptable a nuestra organización militar, a nuestras costumbres y a la situación de nuestro Ejército".

Bretaña, apoyado por Churchill, seguía un camino paralelo defendiendo enérgicamente la independencia de la RAF y la primacía del bombardeo estratégico dentro de ellas; no olvidemos que como alguien ha dicho "... la RAF era un arma ofensiva creada para hacer frente a necesidades defensivas".

Por su parte, Alemania trataba de salir de la postración y humillación en la que el Tratado de Versalles (1919) la había sumido. En medio de desórdenes públicos un brillante y profesional militar prusiano, el general Hans Von Seeckt, tomó el mando de la Reichswehr. En un libro, "Pensamientos de un soldado", que en su edición en francés circulaba a principios de los 30 por las bibliotecas españolas, sentó las bases del carácter que habría de tener la II GM como guerra de movimiento y la importancia de las operaciones con medios acorazados; igualmente vislumbró la importancia decisiva del arma aérea y llegó a predecir que cualquier guerra futura empezaría con ataques aéreos generalizados.

¿Qué sucedía entretanto en España? En julio de 1919 el general de Ingenieros D. Francisco Echagüe Santoro, que había sido Agregado Militar en París durante la I GM, es nombrado Jefe de la Aeronáutica Militar y bajo su mandato la rama de Aviación experimentaría una notable evolución orgánica. En efecto, el 17 de marzo de 1920 se publicó un Real Decreto (cuadro 2) que suponía un gran esfuerzo para adaptar la aviación española a los tiempos, ya que llevaba el germen de una aviación independiente basada en cuatro grandes zonas de operaciones peninsulares. Aunque hoy día pudiera parecer una orga-



Kindelán, Jefe Superior de la Aeronáutica, propulsor de la independencia de la Aviación.

nización anticuada dada su división en zonas geográficas, no lo era en aquellos tiempos si tenemos en cuenta los radios de acción de los aviones de la época. No obstante, la inspección, disciplina, empleo táctico y régimen interior dependían de la autoridad militar regional, por lo que aunque se reconocía a la Aviación una entidad suficientemente importante, al superponerse a la división territorial del Ejército seguía vinculándose directamente a éste.

En 1922 vió la luz otro Real Decreto, de 15 de marzo, (cuadro 3) que dictaba las bases para la reorganización de la Aeronáutica Militar; dada la gran influencia que tuvo en la decisiva reforma de mediados de los años 20, puede decirse que fue muy importante desde el punto de vista institucional. En efecto, reconocía la posibilidad de un empleo independiente de la aviación militar de carácter estratégico, como ya se había apuntado en la I GM y había recogido en su organización de la RAF, aunque bajo el mando de los altos mandos del Ejército. En el año 1922 se empleaban por tanto en nuestra Patria los términos "fuerza aérea" y "aviación independiente" y se consideraba la posibilidad de su "empleo autónomo".

Sin embargo la solución al problema del personal —motivo principal de este Real Decreto— marchaba por otros derroteros (ver

CUADRO 5

**PENSAMIENTO DE KINDELAN**

**E**NTRÉ las características positivas de la aviación, que la distinguen de las fuerzas de superficie, Kindelán destacaba su "rendimiento ofensivo extraordinario" que proporciona una economía general de fuerzas notable, para lo cual cita a las experiencias de Mitchell y los intentos de sustituir en EE.UU. la defensa estratégica de su territorio basada en la flota por otra basada en la aviación. Seguía tomando cuerpo la necesidad de una aviación independiente con misiones estratégicas propias. Esta última idea era muy querida por Kindelán quien, tras propugnar un empleo táctico de la aviación de carácter ofensivo, sostenía la interesante tesis de que la aviación está hecha por naturaleza para la defensa estratégica de países (como España) con fronteras marítimas, puesto que era idónea para el ataque por líneas exteriores y la defensa por líneas interiores. Para Kindelán, además, la aviación es el Arma Política por excelencia sustituyendo en este aspecto a la Marina, ya que —si bien ésta puede ser proyectada sobre las costas— es la aviación la única que puede atacar en cualquier momento el corazón del territorio enemigo. Volviendo al problema de la defensa estratégica de países de escasos recursos con fronteras marítimas venía a decir que "el aeroplano es el acorazado de las naciones pobres".

Coherente con las tendencias de la época y como paso decisivo para la independencia de las fuerzas de superficie Kindelán clasificaba la aviación militar en dos grupos acordes con la reforma del R.D. de 15 de marzo del año 1922, ya citado:

- Servicio de Aviación (de Observación Aérea la llamaría) dotado de fuerzas para actuar siempre en colaboración con las de superficie en misiones de exploración, reconocimiento, enlace, de artillería y defensa de costas.
- Arma de Aviación, de carácter independiente que normalmente siempre actuaría por el fuego en misiones de bombardeo (político < sic >, estratégico y táctico), y de combate (caza defensiva y combate ofensivo).

## IDEAS DE GÓMEZ LUCÍA

**S**EGUN el autor, si bien la Infantería es el Arma esencial de los Ejércitos de Tierra, muchos conflictos se decidieron antes de que éstos contendiesen (Lepanto, Invencible, Trafalgar, Cavite) ya que "en estrategia era un axioma que el dueño del mar vencería en tierra" si se hacía excepción de las guerras puramente continentales. "Pero el aire (continúa Gómez Lucía) lo envuelve todo, no puede nadie eludirle, y al surgir la Aviación hay que cambiar las técnicas y decir que el dueño del aire vencerá en mar y tierra". "Ha habido, (continuaba) pero no habrá Quinta Arma. La Aviación que antes auxilió a Infantería y Artillería ahora se les escapa. En lo sucesivo todas las Armas servirán para consolidar lo que la Aviación haya decidido... Hablar de Quinta Arma resulta un poco desfasado...".

cuadro 4), ya que cercenaría la posibilidad de establecer un Cuerpo de Aviadores independiente como había hecho la RAF, al tiempo que se originaba un grave problema de doble rango militar que acabaría dando al traste con la importantísima experiencia del "uniforme verde" de la segunda mitad de esta década.

El 4 de octubre de 1923 una R.O. disponía la constitución de una comisión, presidida por el Director de la Aeronáutica Militar, que debería emitir un informe en el plazo de un mes para "la redacción de un proyecto que tienda a reunir en un solo centro aquellos elementos comunes de la Aeronáutica militar, naval y civil que no afecten a la imprescindible autonomía de los servicios...". En ella participarían representantes de Fomento, Gobernación e Instrucción pública, Aeronáutica militar y naval, y Sección de Movilización de Industrias Civiles del Ministerio de la Guerra, amén de asesores de la industria aeronáutica y de líneas aéreas nacionales. El fin perseguido por la organización en ciernes era: dar mayor impulso a la industria nacional, facilitar el desarrollo de los servicios y buscar la lógica coordinación de esfuerzos que asegurasen a la aeronáutica el mayor grado de eficacia "pues las industrias y las líneas de comunicación y transporte de la paz son las que crean y aseguran la reserva aérea necesaria para la eficacia de la aeronáutica de guerra".

Como se ve, se trataba de establecer una organización similar al "Comisariato de l'Aeronáutica" italiano: en definitiva, el germen de un Ministerio del Aire.

El 17 de septiembre de 1924, mediante una Real Orden, se convoca un "Curso de Instrucción para el mando de Jefes de grupo y de escuadrilla". Kindelán es designado jefe del curso y él mismo imparte

las lecciones sobre guerra, táctica y organización aéreas que constituyen una de las más sólidas construcciones del pensamiento aéreo de la época y clave para entender los acontecimientos y la legislación de los años 20 (ver cuadro 5).

Kindelán estaba convencido de que el problema de la defensa española que "es el problema de nuestra soberanía como estado autónomo, digno de este nombre" decía, "era irresoluble dentro de nuestras posibilidades económicas... pero... con una fuerza aérea respetable y una marina de defensa de costas (basada en las fuerzas sutiles, submarinas y buques ligeros y rápidos) el problema estaría resuelto". La polémica sobre la estrategia defensiva idónea y la consiguiente estructura de la fuerza estaba servida y en los años sucesivos, especial-



César Gómez Lucía, en 1926, defendía ideas próximas a Douhet.

mente en la primera mitad de los años 30, había de alcanzar gran intensidad. Tras el paréntesis de la Guerra Civil, se congelaría toda discusión abierta, dándose prioridad a un Ejército de Tierra numeroso, consecuencia de la ausencia de una estrategia defensiva contra enemigos exteriores, y nadie se ha atrevido —por ahora— a resucitarla abiertamente pese a su evidente actualidad.

En marzo de 1926 César Gómez escribe en un artículo en la "Revista Aérea" titulado "¿Aún la Quinta Arma?", un alegato en contra de la Aviación como Quinta Arma ya que si bien lo fue de hecho al final de la I GM, el desarrollo de la aviación era capaz de revolucionar todos los reglamentos y todas las previsiones.

A un Kindelán anglosajonamente pragmático, había que oponer aquí un Gómez Lucía más douhetiano que nos deja pensativos sobre la idoneidad de haber llamado Arma de Aviación durante mucho tiempo, al instituto combatiente principal del Ejército del Aire. Preciso es decir, que estas ideas supondrían una importante evolución respecto a las expuestas en su libro "Aviación" escrito en el año 1922 (ver cuadro 6).

Dos meses más tarde, Revista Aérea, junto a la noticia del juicio y condena de Mitchell, publica un reportaje sobre las "Maniobras de Aviación en Inglaterra" firmado también por Gómez Lucía. Las maniobras que consistían en un simulacro de defensa aérea de Londres tenían según el autor un objetivo político: sensibilizar a la población sobre la peligrosidad de un ataque aéreo para que ésta contribuyera económica y personalmente a la defensa aérea activa y pasiva de la capital británica. El resultado demostró a los militares británicos que el primer día de guerra podría ser decisivo, fatal, concluyendo que la futura guerra se jugaría con Aviación, supremacía aérea y el Ejército y la Marina, expectantes, solo consolidarían lo ya decidido. En consecuencia Gómez Lucía propugnaba un cambio radical en la constitución de las fuerzas convencido también de que la Aviación era la fuerza más barata (en término de coste/eficacia) para las naciones pobres. Postulado muy próximo a la tesis de fondo de Douhet de "resistir en la superficie para hacer masa en el aire" ■