

PODER AÉREO Y AVIACIONES NAVALES (I)

Introducción



STE trabajo expone las fases del proceso de evolución de la utilización del poder aéreo, desde la aparición del avión hasta su empleo por el poder naval japonés, para reducir las posibilidades del de Estados Unidos de oponerse a sus planes bélicos en el Pacífico.

Está dividido en dos partes: la primera expone unos breves antecedentes y su utilización en la primera guerra mundial. A continuación, sus vicisitudes en el período 1919-1941 y analiza las teorías de sus modos de empleo, formuladas por Douhet, Mitchell y Seversky. Hace un análisis de la estrategia aérea formulada por Mitchell y de su demostración de las ventajas del poder aéreo respecto al naval, y de las repercusiones que tuvieron sus resultados. Esta primera parte termina con el efecto que tuvo en la formulación de la estrategia bélica de Gran Bretaña la estrategia aérea de Douhet. La segunda parte analiza las interpretaciones de las estrategias aéreas en algunos países (muestra estimada significativa) y la limitación indirecta del poder aéreo naval en la Conferencia de Washington con las limitaciones impuestas a los portaaviones. Posteriormente analiza las vicisitudes de las aviaciones navales de Estados Unidos y Japón, y expone dos cuadros sobre las fechas de alta de portaaviones en sus respectivas flotas de combate. El trabajo finaliza con unas conclusiones.

El método seguido ha sido:

1. Analizar un conjunto amplio de obras relacionadas con el tema.
2. Exponer, lo más brevemente posible, los resultados de los análisis.
3. Dar el máximo de referencias de las obras consultadas.
4. Exponer las conclusiones estimadas más importantes.

El modo de emplear el poder aéreo siguió evolucionando y sus nuevos medios (misiles y explosivos nucleares) tendieron a dar una mayor viabilidad a las estrategias aéreas formuladas por Douhet, Mitchell (después de su retiro) y Seversky. Esto precisaría, sin embargo, un nuevo análisis.

Antecedentes

El ciudadano británico George Cayley diseñó, a finales del siglo XVIII, aparatos volantes más pesados que el aire y estableció los principios de vuelo de un primer avión que construyó en 1804.

El ciudadano francés Felix du Temple probó, en 1857, un avión monoplano provisto de hélice movida por motor de relojería que consiguió despegar y volar con propulsión propia.

Los hermanos Wright volaron en 1903 con un avión provisto de motor.

Los gobiernos y fuerzas armadas (Ejército y Armada) percibieron la importancia que podría tener el avión para aumentar su poder bélico (militar y naval) y tomaron las medidas oportunas.

La idea de integrar el nuevo poder aéreo en las fuerzas que habían constituido tradicionalmente el poder bélico (militar y naval) prevaleció hasta la primera guerra mundial.

El ciudadano norteamericano Eugene Ely realizó en 1911 el primer vuelo desde una plataforma instalada en la cubierta de un buque.

El piloto británico Charles Samson despegó en 1912 con su avión *Short* desde una cubierta de vuelo instalada en la proa del crucero británico *Africa*.

El crucero británico *Hermes* fue transformado en un rudimentario portaaviones experimental. Realizó en 1913 pruebas de despegue con tres aviones desde su cubierta de vuelo. La Armada británica comenzó en 1913 la conversión de un petrolero en portaaviones, al que instaló una cubierta de vuelo con capacidad para diez hidroaviones. Entró en servicio en 1915 con el nombre de *Ark Royal*.

La Armada de Gran Bretaña había iniciado el proceso para que su poder naval aprovechara todas las ventajas que le brindaba el nuevo poder aéreo.

Primera guerra mundial

Los principales contendientes dispusieron de un poder aéreo rudimentario y habían elaborado estrategias para su utilización como parte integrante de las estrategias militar y naval. El poder aéreo estimado a los futuros contendientes antes de comenzar las hostilidades era:

- *Alemania*. Disponía de doce instalaciones para la producción de aviones.
- *Francia*. Disponía de sólo ocho instalaciones.
- *Gran Bretaña*. Disponía de unos doce aviones integrados, desde abril de 1912, en el Royal Flying Corps (RFC).

Los gobiernos beligerantes contaban en 1914 con unos 2.000 aviones. No tardaron en aparecer diferentes clases de éstos: monoplazas, biplazas, mono-

planos, biplanos, de caza, de observación, etcétera, y en 1917, los de bombardeo.

Los aviones de caza incluían al *Nieuport* y *Spad* (franceses), de 91 y 119 millas por hora de velocidad, respectivamente, al británico BE2C, de 90 millas por hora de velocidad, y a los alemanes *Fokker*. Este avión logró en 1917 el dominio del espacio aéreo al poder sincronizar el fuego de sus armas con la rotación de la hélice.

Los aviones de bombardeo incluían al británico *Handley Page*, al alemán *Gotha* y al italiano *Caproni*.

Las escuadrillas de caza se constituían normalmente con 18 aviones y las de observación y bombardeo con 12.

La esperanza de vida de los pilotos era corta. Los británicos disponían de 1.300 aviones operando al comenzar, en 1918, la segunda batalla del Somme que, al finalizar los combates pocas semanas después, quedaron reducidos a 200.

Las nuevas armas impidieron que las fuerzas terrestres consiguieran una victoria decisiva a un coste razonable.

Las armadas, aplicando la doctrina del poder naval expuesta por Mahan, no habían logrado los resultados que esperaban en su lucha contra una potencia continental como Alemania, ni parecía que pudieran obtenerla en un tiempo razonable.

La contienda se alargaba más allá de lo previsto y los expertos en poder aéreo comenzaron a elaborar planes tendentes a resolver la situación planteada en los frentes terrestres.

El brigadier general William Mitchell, del Servicio Aéreo de Estados Unidos, afirmó (1) que un vuelo sobre los frentes daba una impresión más clara del despliegue de los combatientes que un conjunto de patrullas de reconocimiento terrestre. Un avión cruzaba en pocos minutos las líneas de trincheras donde permanecían las tropas desde hacía tres años sin avanzar ni retroceder. Parecía que la contienda fuera a durar indefinidamente, a no ser que los aviones la acabaran o los gobiernos no pudieran continuarla por extenuación y falta de recursos.

Los aviones no estaban suficientemente desarrollados ni su número era tan grande como para acabar con la guerra antes de que Alemania, exhausta, se viera forzada a rendirse. Sus avances, tecnológicos y tácticos, habían sido suficientemente sustanciales y rápidos como para alentar a los aviadores a pensar en sus posibilidades de decidir las guerras con una adecuada utilización del poder bélico de los aviones que pilotaban.

El general Mitchell tuvo el mando del mayor dispositivo aéreo aliado de la primera guerra mundial, constituido por 701 aviones de caza, 323 de bombardeo diurno, 91 de bombardeo nocturno y 366 de observación, pertenecientes a

(1) WILLIAM, Mitchell: «Memoirs of World War I: From Start to Finish of our Greatest War». Random House. New York, 1960.

Estados Unidos, Italia, Francia y Gran Bretaña. Este dispositivo hostigó al enemigo, atacó sus comunicaciones y vías de retirada y apoyó tácticamente el avance de las tropas aliadas.

Las operaciones planeadas para 1919 comprendían el transporte de tropas paracaidistas detrás de las líneas alemanas; preveían asignar 1.200 aviones de bombardeo *Handley Page* para transportar una división (2).

Los alemanes ejecutaron unos cien ataques aéreos contra Inglaterra, primero con dirigibles y después con aviones (menos vulnerables a la defensa antiaérea). Sus efectos fueron reducir sustancialmente la producción de algunas instalaciones industriales y causaron unos 1.400 muertos y más de 3.000 heridos. La reacción británica fue realizar ataques aéreos, de efectos mayores de desorganización/destrucción, contra Alemania y poner en servicio el avión de bombardeo *Handley Page*: sus ataques se concentraron fundamentalmente contra objetivos próximos al frente. Planearon para el año 1919 ataques aéreos contra Berlín.

El general británico David Henderson, jefe del Cuerpo Aéreo Real, RFC, y el matemático F. W. Lanchester percibieron que la mejor forma de utilización del poder aéreo era hacerlo independientemente del militar y naval y emplear la fuerza aérea como tercer componente, junto con el Ejército y la Armada como factor decisivo para ganar la guerra. El general Henderson informó en este sentido al presidente de la comisión constituida para analizar los pros y contras de separar el Servicio Aéreo del Ejército y de la Armada en que estaba integrado, quien aceptó el concepto elaborado por Henderson de separar el Servicio Aéreo británico del Ejército y de la Armada.

Los argumentos esgrimidos por la comisión, presidida por Jan Christian Smuts, fueron los siguientes (3):

1. El Servicio Aéreo puede ser utilizado para planear y ejecutar operaciones bélicas, independientes de las del Ejército y la Armada. Ningún testigo del ataque aéreo alemán del 7 de julio de 1917 puede abrigar duda alguna en este aspecto.
2. Una flota aérea puede, a diferencia de la artillería, ejecutar amplias operaciones de desorganización/destrucción de un objetivo a mayor distancia e independientemente de las operaciones del Ejército y la Armada.
3. La magnitud de su independencia futura, hasta donde puede predecirse, no tiene límite.

(2) Consultar para más detalles:

- a) WILLIAM, Mitchell: «Memoirs of World War I: From Start to Finish of our Greatest War». Random House. New York, 1960.
- b) HUDSON, James J.: «Hostile Skies: A combat History of the American Air Service in World War I». Syracuse University Press. Syracuse, 1968.
- c) HURLEY, Alfred F.: «Billy Mitchell: Crusader for Air Power». Watts. New York, 1964.

3) Consultar para mayores detalles:

4. Puede estar próximo el día en que las operaciones aéreas independientes, con sus resultados de devastación territorial, desorganización/destrucción de centros industriales y de población a gran escala, sean las operaciones a las que las militares y navales tengan que subordinarse, pasando a un segundo plano.

Período 1919-1941

Este período se caracteriza por la aparición de teorías sobre los modos de emplear el poder aéreo (estrategias aéreas).

Las principales fueron las siguientes:

Teoría de empleo del poder aéreo de Giulio Douhet (1869-1930)

Giulio Douhet comenzó a interesarse por el análisis del poder aéreo en 1909. Indicó que produciría una revolución en la estrategia bélica tradicional (modo de emplear el poder bélico disponible). Sus puntos de vista fueron expuestos con algún detalle, aunque de forma primitiva y limitada, en su primer libro (4). La revisión de este libro, hecha en 1927, añade unas conclusiones generales y una final (5). Douhet publicó varios artículos sobre el poder aéreo, el más conocido de los cuales es una ficción de un futuro escenario bélico entre Alemania y Francia (6).

La traducción de sus teorías al francés, al inglés y otros idiomas después de su fallecimiento las difundieron fuera de Italia. Sus principales escritos militares fueron traducidos al inglés en 1942 (7).

Las premisas principales de su teoría del poder aéreo son:

- Los aviones son medios bélicos ofensivos contra los que no hay posibilidad de defensa.
- La moral de la población civil será destrozada por los bombardeos aéreos de centros urbanos.

a) EMME M., Eugene ed: «The Impact of Air Power: National Security and World Politics». Van Nostrand. Princeton, 1959.

b) LANCHESTER, F. W.: «Aircraft in Warfare: The Dawn of the Fourth Arm». Constable. London, 1916.

(4) DOUHET, Giulio: «Il Dominio dell'Aria; Saggio sul'Arte Della Guerra Aerea». Stab Poligr. Per l'Amministrazione della Guerra. Roma, 1921.

(5) DOUHET, Giulio: «Il Dominio dell'Aria». Segunda Ed. Instituto Nazionale Fascista di Cultura. Roma, 1927.

(6) DOUHET, Giulio: «La guerra dell'19». *Rivista Aeronautica*, marzo 1930.

(7) DOUHET, Giulio: «The Command of the Air». Traducción de Dino Ferrari. Coward-McCann, Inc. New York, 1942.

Estas dos premisas le sirvieron para elaborar una estrategia de seguridad basada en los supuestos siguientes:

1. Un poder aéreo capaz de lograr el dominio del espacio aéreo es, en guerra, necesario y suficiente para garantizar una defensa nacional eficaz (8).
2. Los objetivos fundamentales y más rentables de los ataques aéreos son las industrias y centros urbanos, lejos de los frentes de combate, y no las instalaciones militares del Ejército y la Armada.
3. El poder aéreo enemigo tiene que ser eliminado mediante:
 - a) La desorganización/destrucción de sus bases en tierra.
 - b) La desorganización/destrucción de los centros de producción de las piezas y equipos necesarios para sus operaciones y mantenimientos.
4. El poder aéreo enemigo no tiene que ser eliminado mediante combates en el aire.
5. La misión asignada al Ejército tiene que ser defensiva y sus objetivos mantener los frentes de combate para impedir que el enemigo avance y conquiste las comunicaciones, centros industriales e instalaciones de apoyo al poder aéreo propio que, mientras tanto, inicia operaciones ofensivas para desorganizar/destruir:
 - a) La capacidad del enemigo para mantener sus Fuerzas Armadas.
 - b) La moral y voluntad de resistencia de la población enemiga.
6. El empleo de aviones especializados en la defensa aérea de objetivos contra los ataques de aviones de bombardeo tiene que ser descartada. El avión básico de una fuerza aérea tiene ser de bombardeo y capaz de ser alternativamente utilizado en combate aéreo.

El análisis del primer supuesto es teóricamente correcto, interpretando el concepto de dominio del espacio aéreo en su sentido más estricto. Un gobierno con un poder aéreo capaz de atacar al enemigo cuando quiera, donde quiera y de anular todos sus medios de defensa contra sus ataques aéreos es obvio que inevitablemente ganará la guerra.

Las dificultades surgen en la obtención, en la práctica, de un dominio aéreo tan absoluto, que es un objetivo mucho más difícil de alcanzar de lo que Douhet preveía. Las defensas, tanto aéreas como antiaéreas, son barreras suficientemente eficaces como para limitar sustancialmente los resultados de los aviones atacantes.

(8) DOUHET, Giulio: «The Command of the Air». Traducción de Dino Ferrari. Coward-McCann, Inc. New York, 1942.

La insistencia de Douhet en asignar mayor prioridad a la desorganización/destrucción de objetivos industriales y civiles que a los militares fue una anticipación de las estrategias aéreas futuras de los poderes aéreos independientes (Gran Bretaña), o con gran autonomía (Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos), durante la segunda guerra mundial.

Esta idea no es original de Douhet (9), pero fue el primero que desarrolló y promocionó una estrategia aérea basada en la desorganización/destrucción de objetivos industriales y centros urbanos. El valor de los centros industriales y bases aéreas como objetivos del poder aéreo ha aumentado con el transcurso del tiempo, pero su estrategia estuvo basada, en gran medida, en suponer que la moral de la población civil sería muy frágil ante los efectos de bombardeos aéreos continuados. La experiencia de los ataques aéreos sufridos por las poblaciones civiles de Chungking, Coventry, Hamburgo, Dresde, demuestran que estaba equivocado.

La interpretación del concepto de desorganización/destrucción percibida por Douhet fue formulada matemáticamente. Asumió un modelo perfecto y uniforme de bombardeo aéreo en el que 20 bombas serían suficientes para la total desorganización/destrucción de todo lo existente en un círculo de 250 metros de radio y que con una flota de 1.000 aviones de bombardeo podría desorganizar/destruir 50 círculos de 250 metros de radio.

Este modelo matemático no tenía en cuenta muchos factores que, en la práctica, lo invalidaban.

La estrategia aérea de Douhet es básicamente similar a la nuclear contra ciudades, formulada durante la guerra fría, y estaba fundamentada en que los efectos de desorganización/destrucción ocasionados por sucesivos ataques aéreos producirían lo siguiente:

1. Paralizaría las actividades de producción.
2. Paralizaría los servicios públicos.
3. Imposibilitaría mantener el orden.
4. La vida del país atacado sería imposible. Su estructura social se rompería y los ciudadanos, impulsados por el instinto de supervivencia, forzarían al gobierno a pedir la paz antes de que sus Fuerzas Armadas tradicionales (Ejército y Armada) tuvieran tiempo de ser movilizadas (10).

(9) Para más detalle, consultar:

- a) GRAHAME-WHYTE, Claude, and HARPER, Harry: «The Aeroplane in War». T. Werner Laurie. London, 1912.
- b) HEARNE, R. P.: «Aerial Warfare». London: John Lane, The Budley Head. John Lane Company. New York, 1909.

(10) DOUHET, Giulio: «The Command of the Air». Traducción de Dino Ferrari. Coward-McCann, Inc. New York, 1942.

Esta estrategia aérea asignaba a las Fuerzas Armadas de superficie (Ejército y Armada) una misión explícitamente defensiva. Es probable que implícitamente sugiriese que, con un adecuado desarrollo del poder aéreo, la sucesión de acontecimientos bélicos sería tan rápida que sólo haría falta una escasa oposición para impedir que las fuerzas de superficie enemigas pudieran hacer daño antes de que la guerra hubiera sido ganada por el poder aéreo.

Douhet indicó en su obra de ficción sobre una guerra futura (11) que Francia, con cuatro ciudades incendiadas por bombardeos enemigos, tendría a su población civil clamando por la paz a las treinta y seis horas.

La estrategia aérea de Douhet fue adoptada como base para constituir el poder bélico que tenía que defender la política de seguridad de Italia. Ningún otro país europeo la adoptó tan completamente. Alemania, con un poder aéreo que atemorizaba al mundo desde 1938 hasta la batalla aérea de Inglaterra, demostró que la invencibilidad del poder aéreo era falsa. Siguió a Douhet en elegir como objetivo fundamental de su poder aéreo la desorganización/destrucción del enemigo en sus bases aéreas, pero se desvió apreciablemente al mantener una colaboración y cooperación constante entre sus fuerzas aéreas y de superficie, a las que no relegó, en absoluto, a un segundo plano de defender un frente auxiliar del poder aéreo. La estrategia aérea alemana coincidió con la de Douhet en sus ataques a Inglaterra de 1940 y fracasó en alcanzar sus objetivos. Es probable que el fracaso se debiera a no poder ejecutar los ataques aéreos a mucha mayor escala y continuarlos por un período de tiempo mucho más largo.

Breve análisis de la estrategia aérea de Douhet

Douhet argumentó que la estrategia del poder aéreo era sembrar la desorganización/destrucción inherentes a las operaciones bélicas más allá de los campos de batalla y producirla en los centros industriales y ciudades. Esta estrategia tendía a anular la moral y voluntad de continuar la guerra de la población civil enemiga. Estimaba que su resultado sería el colapso, sin necesidad de combatir en tierra o en la mar.

Los ataques aéreos se ejecutarían contra los centros vitales enemigos por flotas aéreas de aviones multifuncionales (bombardeo, caza, etc.), aunque especialmente adaptados al bombardeo. Esta estrategia propugnaba no malgastar esfuerzos en la producción de aviones de caza para interceptar a los de bombardeo enemigos, y argumentaba que con poder aéreo sólo ofensivo se tendría la iniciativa para elegir el lugar y momento del ataque aéreo.

Esta estrategia consideraba inútiles a los aviones de defensa aérea y a la artillería antiaérea para impedir que los aviones de bombardeo alcanzaran sus

(11) DOUHET, Giulio: «La guerra dell' 19». *Rivista Aeronautica*, marzo 1930.

objetivos; la única defensa contra una fuerza aérea atacante era otra fuerza atacante más potente. Sólo con tal fuerza podría un gobierno lograr el dominio del espacio aéreo y ganar la guerra con la desorganización/destrucción de los complejos industriales, ciudades, moral y voluntad de combatir de la población civil enemiga (12).

El supuesto de esta estrategia de que los aviones atacantes lograrían siempre atravesar las defensas de los objetivos atacados tenía su fundamento en las experiencias de la primera guerra mundial, en la escasa eficiencia de la primitiva e improvisada artillería antiaérea y en las dificultades para interceptar un ataque aéreo enemigo careciendo de radar.

La estrategia aérea elaborada por Douhet se fundamentó más bien en los sueños de un hombre frustrado por la futilidad de la guerra en tierra e impaciente con los obstáculos prácticos que se oponían a la consecución de su concepto mental, más que en su experiencia.

Teoría del empleo del poder aéreo de William Mitchell

El general Mitchell conoció al general británico Trenchard que mandaba las unidades del RFC en Francia y, en St. Michel, la Fuerza Aérea Independiente de Bombardeo de la RAF, recientemente separada del Ejército y de la Armada. Cuando se conocieron en 1918, el general Trenchard estaba inmerso en un proceso intelectual de transición, desde su postura original como partidario del bombardeo aéreo táctico en apoyo de las operaciones del Ejército y de la Armada a la de un poder aéreo totalmente independiente del Ejército y la Armada, que defendió tenazmente durante su destino como jefe del Estado Mayor del Aire (1919-1929) (13).

La impresión que pudo producir en el general Mitchell su conocimiento personal, a través del general Trenchard y otras fuentes británicas, del concepto de un poder aéreo como tercer componente de las Fuerzas Armadas es muy difícil de saber.

(12) Para mayores detalles, consultar:

- a) SIGAUD, Louis A.: «Douhet and Aerial Warfare». Putnam. New York, 1941.
- b) VAUTHIER, F.: «La Doctrine de Guerre du General Douhet». Berguer-Levrault. París, 1935.

(13) Para mayores detalles, consultar:

- a) HURLEY, Alfred F.: «Billy Mitchell: Crusader for Air Power». Watss. New York, 1964.
- b) MITCHELL, William: «Memoirs of World War I: From Start to Finish of our Greatest War». Randon House. New York, 1960.

La influencia de Douhet (hasta su retirada del Ejército) en la primera fase de la teoría del poder aéreo formulada por Mitchell es muy dudosa (14).

El general Mitchell mantuvo lo más sustancial de sus ideas sobre el poder aéreo, más estrechamente ligadas que las de Douhet a las realidades tecnológicas de la aviación y a los problemas militares concretos con los que se enfrentaba Estados Unidos.

Al desarrollar sus ideas sobre estrategia aérea no compartió la afirmación de Douhet de que era imposible defenderse de los aviones atacantes. Infravaloró, sin embargo, a la artillería antiaérea, tanto en tierra como en unidades de la Armada, pero estimó que una potente fuerza de aviones de caza, coordinada con patrullas de reconocimiento, podía interceptar con éxito a una fuerza de aviones de bombardeo y reducir sustancialmente sus efectos de desorganización/destrucción. Urgió al desarrollo de aviones de caza y de varias clases de aviones bombardeo para distintas misiones; estimó necesario que la aviación del Ejército de Estados Unidos dispusiera de aviones de bombardeo en picado, de aviones pesados de bombardeo a gran altura del tipo *Handley Page* y otros a baja altura. Su esfuerzo para mejorar los aviones norteamericanos contribuyó bastante a transformar los de la primera guerra mundial en los disponibles al comenzar la segunda.

Mitchell se centró en analizar los problemas planteados a la defensa militar por los objetivos de la política de seguridad de su país, y concluyó que la mejor forma de defender las costas norteamericanas contra ataques procedentes de la mar era utilizar el poder aéreo. Quiso demostrarlo y planeó los famosos ataques aéreos contra unidades navales fondeadas a lo largo de los cabos de Virginia, que se realizaron en 1921.

Los ataques aéreos comenzaron teniendo por objetivo a un submarino ex alemán, al que los aviones de bombardeo del Servicio de Bombardeo del Ejército hundieron. La demostración continuó con los sucesivos ataques aéreos contra un destructor y un crucero, que fueron también hundidos.

A continuación fue atacado y hundido el acorazado ex alemán *Ostfriesland*, al que algunos analistas navales habían considerado «insumergible».

El general Mitchell continuó sus demostraciones del poder aéreo con ataques contra el obsoleto acorazado *Alabama*, y en 1923 contra los acorazados *Virginia* y *New Jersey*.

La Armada, desconcertada, se esforzó en disimular los resultados obtenidos por estas demostraciones.

El general Mitchell realizó sus pruebas aéreas con confianza creciente, sin temor a las consecuencias y no acatando las restricciones aceptadas e impuestas por sus oficiales superiores, que hubieran podido interferir los resultados. Su análisis de estas demostraciones prestó escasa atención a las posibilidades

(14) ATKINSON, Boone L.: «Italian Influence on the origins of the American Concept of Strategic Bombardment». *Air Power Historian* IV, July 1957.

de la artillería antiaérea y otros medios de defensa de una flota de combate que, en un escenario bélico real, hubieran reducido sustancialmente los resultados obtenidos en ataques aéreos contra unidades carentes de toda clase de defensas activas. Estimó que la ofuscación de la Armada sobre las posibilidades de desorganización/destrucción del poder aéreo contra la flota justificaba con creces sus grandes simplificaciones.

Afirmó que los resultados de esta demostración del poder aéreo indicaban que la defensa del frente marítimo de Estados Unidos tenía que ser encomendada al Servicio Aéreo del Ejército, y que esta defensa estaba asignada a una mala organización que dividía la responsabilidad entre fuerzas terrestres, navales y aéreas. Tal organización tenía que mejorarse mediante la creación de un ministerio de Defensa unificado que asumiera el mando de todas las fuerzas armadas.

El hecho básico de la defensa del frente marítimo, preconizado por el general Mitchell, era que los aviones del Servicio Aéreo del Ejército podían encontrar y hundir cualquier clase de unidad naval atacante (flotante) a un coste muy pequeño (15).

Según él, la aparición del poder aéreo y el reconocimiento de sus posibilidades por otras naciones hacía que la amenaza principal para la defensa de Estados Unidos fueran las fuerzas aéreas y no las flotas de combate. Continuaba afirmando que el problema de la destrucción de unidades a flote por fuerzas aéreas había sido resuelto y era necesario constituir una organización aérea y un método de defensa, tanto para las ciudades costeras como del interior, contra el ataque de fuerzas aéreas enemigas (16).

El poder aéreo tenía, según Mitchell, obvias e importantes implicaciones para la defensa de las posesiones ultramarinas norteamericanas si los ataques aéreos podían anular las operaciones ofensivas de flotas de combate enemigas que se acercaran a los Estados Unidos. El poder naval norteamericano no podría, en consecuencia, ser el medio principal para la proyección del poder bélico de Estados Unidos en ultramar y, por tanto, para la defensa de sus posesiones insulares. Estas afirmaciones eran poco tranquilizadoras, ya que muchos analistas norteamericanos percibían a Japón como enemigo más probable en una futura guerra. La vulnerabilidad del poder naval norteamericano ante el poder aéreo de Japón debilitaba sustancialmente la posición estratégica de Estados Unidos en el Pacífico. Las islas Filipinas, Guam y, en menor

(15) Para mayores detalles, consultar:

- a) DON LEVINE, Isaac: «Mitchell: Pioner of Air Power». Forum Books Edition, World, Cleveland, 1944.
- b) RANSOM, Harry H.: «The Battleship Meets the Airplane». *Military Affairs*, XXIII, Spring 1959.
- c) TURNBULL, Archibald D., and LORD, Clifford L.: «History of United States Naval Aviation». Yale University Press. New Haven, 1949.

(16) BURKE, Davies: «The Billy Mitchell Affair». Random House. New York, 1967.

grado, las islas Hawaii estaban ya peligrosamente expuestas a los ataques del poder naval japonés; las posesiones más alejadas, Filipinas y Guam, seguían amenazadas por el poder aéreo japonés y eran extremadamente vulnerables mientras que las dificultades para defender Hawaii habían aumentado.

El general Mitchell creía que los aviones embarcados en unidades navales (portaaviones) no serían nunca capaces de competir con los aviones basados en tierra, pues tenían demasiadas limitaciones para despegar y posarse en las cubiertas de vuelo muy reducidas de los portaaviones. Cualquier expedición naval de ayuda a la defensa de las Filipinas o para atacar a Japón tendría que navegar dentro del alcance del poder aéreo japonés basado en tierra, por lo que sería extremadamente difícil defender las islas Filipinas, y ejecutar operaciones ofensivas contra Japón lo sería mucho más (17).

El general Mitchell se equivocó en sus estimaciones sobre las posibilidades de la aviación embarcada. Percibió, sin embargo, que la aviación naval embarcada tenía la misma capacidad que la basada en tierra para hundir buques, al afirmar que aviones, actuando desde aeródromos flotantes adecuados, podían hundir cualquier clase de unidad naval de superficie en alta mar. Mitchell, curiosamente, quería que el Servicio Aéreo del Ejército tuviera portaaviones hasta que pudiera disponer de aviones de bombardeo transoceánicos (18). Por otra parte, estimaba que el portaaviones sería más vulnerable a los ataques aéreos que el acorazado, y que la Armada debería transferir su entusiasmo por los acorazados a los portaaviones. El primer portaaviones dado de alta en la Armada fue el *Langley* (CV-1) en 1922, procedente de la transformación del carbonero *Jupiter*.

Mitchell estimaba como hecho incuestionable la inferioridad de los aviones embarcados en comparación con los basados en tierra, y desconfiaba del portaaviones como medio adecuado para proyectar el poder bélico ofensivo de Estados Unidos hacia Japón (19). Optó por Alaska como base avanzada de proyección de dicho poder bélico y en el poder aéreo basado en tierra para hacerlo. Estimó que con aviones de bombardeo de gran alcance basados en Alaska se amenazaría al poder naval japonés en el Pacífico septentrional y central y al mismo Japón; esta amenaza le disuadiría de atacar Filipinas, Guam y Hawaii. Pero esta estrategia bélica fundamentada en el poder aéreo basado en tierra tenía dos importantes fallos:

(17) Para mayores detalles, consultar:

- a) BURKE, Davies: «The Billy Mitchell Affair». Random House. New York, 1967.
- b) HURLEY, Alfred F.: «Billy Mitchell: Crusader for Air Power». Watss. New York, 1964.

(18) *Ibidem*.

(19) HURLEY, Alfred F.: «Billy Mitchell: Crusader for Air Power». Watss. New York, 1964.

1. Era inviable instalar en Alaska la base principal del poder aéreo basado en tierra.
2. Los aviones de bombardeo basados en tierra carecían de alcance suficiente para llegar a los objetivos que les asignaba Mitchell.

El general Mitchell viajó durante el otoño e invierno de 1923/1924 a las islas Hawai, Guam, Filipinas, Japón, China, India, Java y Singapur. El resultado del viaje fue un informe sobre los problemas y tendencias estratégicas que percibió. Su informe, muy resumido, fue el siguiente:

- Japón estaba interesado de forma alarmante en el poder aéreo, se esforzaba muy activamente en su desarrollo y disponía del segundo del mundo.
- El poder aéreo desplegado en las posesiones norteamericanas del Pacífico era, en la práctica, casi inexistente.
- Los mandos del Ejército y de la Armada en las posesiones norteamericanas del Pacífico ignoraban su vulnerabilidad y contemplaban con indiferencia el problema que pudiera plantearles un poder aéreo enemigo.
- Anticipó que Japón atacaría algún día a Estados Unidos para tener la supremacía en el Pacífico y que las hostilidades comenzarían por un ataque sorpresa, al alba, ejecutado por aviones embarcados en portaaviones, cuyos objetivos serían Pearl Harbor, las «Schofield Barracks» y las instalaciones aéreas de la isla de Oahu (20).

Las actuaciones y actividades japonesas le parecieron tan amenazadoras para los objetivos de la política de seguridad de Estados Unidos que regresó de su viaje decidido a convencer al gobierno norteamericano y a su opinión pública de que reconocieran el gran peligro del poder aéreo japonés, y de que reaccionaran acelerando lo más posible el crecimiento del poder aéreo del Ejército.

Durante el mandato del presidente Harding, Mitchell tuvo apoyos suficientes para que se autorizaran sus demostraciones aéreas de 1921 y 1923 contra unidades navales, pero el siguiente presidente (Coolidge) no le escuchó. Esta Administración disminuyó los presupuestos federales de forma obsesiva y continuada y el presidente se opuso tenazmente a cualquier innovación militar o naval que fuera algo costosa.

El informe de Mitchell, finalizado en octubre de 1924, fue olvidado y archivado por el Ministerio de la Guerra (21).

(20) BURKE, DAVIES: «The Billy Mitchell Affair». Randon House. New York, 1967.

(21) Para más detalle, consultar:

a) HURLEY, Alfred F.: «Billy Mitchell: Crusader for Air Power». Watss. New York, 1964.

Las protestas de Mitchell, por el olvido de la aviación del Ejército de Tierra en los presupuestos de Defensa, fueron consideradas un estorbo por la Administración Coolidge y se le trasladó al Fuerte Sam Houston, en Texas, donde tenía poco que hacer y no podía seguir con sus reformas.

La aviación naval tuvo dos accidentes:

1. Tres hidroaviones fracasaron en su vuelo desde Hawai a California.
2. El dirigible Shenandoah cayó en Ohio.

El general Mitchell aprovechó estos sucesos para hacer públicos sus puntos de vista, y el 5 de septiembre de 1925 declaró que su opinión sobre los accidentes: «son el resultado de la incompetencia, la negligencia criminal y la administración casi traidora de nuestra Defensa Nacional por los Ministerios de la Guerra y de Marina». El Consejo de Guerra no se hizo esperar y respondió a la sentencia dictada retirándose a partir del 1 de febrero de 1926.

Breve análisis de la estrategia aérea de Mitchell

Las teorías del general Mitchell sobre el empleo del poder aéreo hay que analizarlas en dos partes, antes y después del Consejo de Guerra. Antes del Consejo de Guerra hizo hincapié en la especial y gran eficacia del poder aéreo contra buques, flotas y vías de comunicaciones marítimas.

Independientemente de que Mitchell infravalorase a la artillería antiaérea naval y a la aviación naval embarcada en portaaviones, es justo admitir que las unidades navales y las comunicaciones marítimas eran más vulnerables a los ataques aéreos que las del Ejército y terrestres: los efectos de desorganización/destrucción de los ataques aéreos eran menores en las unidades del Ejército que en las de la Armada. El hundimiento de unos pocos acorazados de una flota tendría un efecto destructivo más rápido y eficaz que la pérdida de unas pocas divisiones en combate de un ejército.

El general Mitchell percibió correctamente muchos de los problemas que la aparición del poder aéreo plantearía a la estrategia bélica norteamericana en el Pacífico.

El dominio del espacio aéreo fue, en la guerra del Pacífico, el factor crítico decisivo de todas sus operaciones. Probó también que Mitchell se había equivocado al valorar tan bajo las posibilidades de la aviación naval embarcada en portaaviones y de la artillería antiaérea instalada en las unidades navales.

-
- b) DON LEVINE, Isaac: «Mitchell: Pioner of Air Power». Forum Books Edition. World. Cleveland, 1944.
 - c) BURKE, Davies: «The Billy Mitchell Affair». Random House. New York, 1967.

El general Mitchell, al abandonar el servicio activo en el Ejército, tendió a acercar su concepto de estrategia aérea al de Douhet y cada vez fue más exagerado y menos realista. Durante su permanencia en el Servicio Aéreo del Ejército había controlado su imaginación, pero su amargura y frustraciones le hicieron fantasear. Los motivos y evolución de sus teorías bélicas no están claros, pero en cuanto el Ejército aceptó su renuncia apareció en una revista, «Liberty», un artículo que se ocupaba de la estrategia de Douhet y de los centros vitales como objetivos, en el que afirmaba que las guerras futuras serían ganadas exclusivamente por el poder aéreo, con campañas de bombardeo aéreo que alcanzarían los centros vitales enemigos de producción y población, a los que paralizarían; las actividades de producción cesarían y la voluntad de resistencia de la población civil se debilitaría hasta forzar al gobierno a pedir la paz. El Ejército y la Armada no podrían impedir que el poder aéreo alcanzara sus objetivos.

Mitchell continuó desarrollando hasta su fallecimiento, en 1936, este nuevo y amplio razonamiento del modo de emplear el poder aéreo, en artículos y libros publicados o inéditos. Afirmaba que el poder aéreo podía atacar directamente los centros vitales y neutralizarlos o destruirlos, y que esto había inyectado una nueva dimensión en el antiguo sistema de hacer la guerra. Indicaba que el ejército enemigo en campaña era un falso objetivo y que la verdadera finalidad eran los centros vitales. La guerra aérea decidiría rápidamente las contiendas. El poder aéreo o la amenaza de su empleo causaría tal temor en el país enemigo que no sería posible una guerra de larga duración.

Teoría de empleo del poder aéreo de Alexander Seversky (22)

Sus teorías son en gran medida las de Mitchell. Su característica fundamental es su insistencia en la gran importancia de un gran radio de acción y en la posibilidad de incrementarlo lo más posible. Independizó a la fuerza aérea del futuro de su dependencia de sistemas de apoyo en tierra y de las escalas insulares en el Ártico, Atlántico y Pacífico, a las que Mitchell había concedido tanta importancia.

Seversky no dudó del rápido aumento del alcance de los aviones, y estaba igualmente convencido de la falta de sentido común que significaría aceptar las consecuencias de limitar los alcances de los aviones existentes y seguro del desastre militar que aguardaría a quienes descartasen este factor clave del poder aéreo.

Afirmaba que mantener bases aéreas avanzadas, en lugar de enviar la totalidad del poder aéreo disponible contra el enemigo, era una pérdida completa

(22) SEVERSKY, Alexander: «Victory through Air Power». Simon and Schuster. New York, 1942.

de eficacia. El proceso lógico de evolución de la guerra aérea tendía, según su teoría, a ser conducida desde territorio nacional directamente contra el enemigo y todo lo que existiera en medio era tierra de nadie.

Afirmó que el poder aéreo naval embarcado era innecesario si se disponía de un poder aéreo con posibilidades de operar a grandes distancias de sus bases terrestres. Seversky prescindió del poder aéreo naval embarcado más confiada y decisivamente que sus predecesores.

La idea de operar sólo desde bases aéreas en territorio nacional, sin los impedimentos que implicarían establecerlas y mantenerlas en bases avanzadas intermedias, supondría para ponerla en práctica tener que pagar un precio prohibitivo. Incluso si los aviones tuvieran alcance suficiente para ejecutar ataques de bombardeo desde bases en territorio nacional contra cualquier lugar del mundo, esta estrategia seguiría siendo demasiado cara. Mucho más económico y eficaz sería operar desde bases más cercanas a los objetivos en los que existieran combustible, municiones, respetos, etc., transportados por mar a mucho menor coste en hombres y material que si se hiciera por aire.

Los partidarios de que el poder aéreo asuma el máximo protagonismo en el poder bélico para la defensa de la seguridad nacional fueron objeto de constantes ataques por analistas tradicionales, que argumentaban que su propuesta para ganar una guerra se basaba en medios bélicos imaginarios y llegaban a sus conclusiones asumiendo la existencia de aviones de características muy superiores a las que realmente eran posibles en la práctica.

Efectos de estas estrategias aéreas en la estrategia bélica tradicional

Gran Bretaña fue la primera en elaborar una estrategia bélica basada en gran medida en las teorías de Douhet.

Los planes alemanes de invasión de Inglaterra necesitaban adquirir la supremacía aérea y la consideraron como condición *sine qua non* antes de ejecutar las operaciones de invasión previstas. La batalla para obtener esta supremacía duró desde julio a octubre de 1940. La primera fase de este proceso la centraron los alemanes en atacar a los convoyes en el canal de La Mancha y a ciudades costeras escogidas como objetivos importantes por las operaciones de invasión. La estrategia aérea alemana, aunque cooperando con las de las otras fuerzas armadas, tenía como objetivo principal reducir la fuerza del mando de cazas de la RAF, cuyo jefe criticó la demanda del Almirantazgo de dotar cazas de escolta al tráfico marítimo en el canal de La Mancha. Las pérdidas de pilotos y aviones de la RAF aumentaron, y el 26 de julio de 1940 las discusiones entre la Fuerza Aérea y la Armada determinaron el cese de salidas a la mar de buques mercantes hasta que pudieran organizarse mejores convoyes nocturnos. Los alemanes atacaron el 13 de agosto los radares de la RAF para facilitar su operación aérea «Águila», ataques que suspendieron

después para comenzar a atacar los aeródromos del mando de caza de la RAF. La operación «Águila» tenía asignados unos 2.800 aviones y el mando de cazas disponía de unos 650. Los alemanes no consiguieron la supremacía aérea y el 12 de agosto se suspendieron los preparativos de invasión.

El gabinete de guerra británico aceptó llevar a la práctica las teorías de bombardeo aéreo estratégico defendidas por el mariscal Trenchard; hay que tener en cuenta que el avión de bombardeo fue durante parte de la contienda la única arma disponible para atacar directamente a Alemania. Los británicos asumieron que cada tonelada de alto explosivo ocasionaría 50 bajas en la ciudad bombardeada y que los efectos de desorganización/destrucción serían muy grandes. Surgió otra vez la polémica entre los partidarios de utilizar los bombardeos aéreos contra ciudades y población civil y los que querían emplearlos contra las fuerzas armadas combatientes. En enero de 1941 el mariscal jefe del Aire, Portal, envió al Comité de Defensa un escrito pidiendo un mayor esfuerzo aéreo para destruir los recursos alemanes de combustibles y proponía ataques contra las instalaciones de combustible sintético, pero el ministro de Asuntos Exteriores, Eden, se opuso a la ejecución de este plan de bombardeo, aduciendo que el pueblo alemán sería escasamente afectado. Churchill estimaba también que los centros de población tenían que ser bombardeados. Entretanto, el plan del mariscal Portal fue aceptado y puesto en práctica durante la primera parte de 1941: sus resultados fueron menores de los esperados. En mayo de 1941 Churchill recibió un escrito del mariscal Trenchard en el que urgía la destrucción de la moral alemana ejecutando ataques aéreos masivos contra sus centros de población.

El Comité de jefes de Estado Mayor de Gran Bretaña, basándose en el escrito del mariscal Trenchard y en una advertencia de los expertos económicos recomendando atacar el sistema de transportes alemán, enviaron el 25 de junio de 1941 nuevas recomendaciones al Comité de Defensa, en las que indicaban que tenían que establecerse dos estrategias aéreas sucesivas:

1. A corto plazo: los aviones de bombardeo atacarían el sistema de transportes.
2. A largo plazo: comenzaría cuando se dispusiera de suficientes aviones de bombardeo y su misión sería atacar directamente la moral del pueblo alemán.

Francisco OBRADOR SERRA

