

## LA DOCTRINA DE DOUHET

### Opiniones francesas

Por Luis Manzaneque Feltrer

Comandante de Aviación

ESTA de moda ahora en el país vecino. Su celoso patriotismo ha vencido su vanidad y se ocupan de ella y la aquilatan en todos los medios: Prensa y centros militares. Después de una época de estudiado silencio, que ellos mismos están acusando, "habiéndose examinado con singular atención en la mayor parte de los medios militares extranjeros, en Francia, ha sido preciso llegar a los últimos meses de 1932 para encontrar formulada de modo completo y autorizado una doctrina de tamaña importancia"; la Prensa, siempre más sensible, descorrió la cortina, y los profesionales han vencido su pueril vanidad y la exponen y discuten ya sin rubor.

Del "étonante" libro *La maîtrise de l'air* del general Niessel, nadie hace caso ya y su mismo autor elude sus afirmaciones—contradictorias con el título—en sus asiduas intervenciones periodísticas. El general Armengaud publicó en los últimos meses del año 32 unos artículos en la *Revue des Forces Aériennes*, recopilados poco después en un folleto con el título de *L'aviation et la puissance offensive de l'instrument de guerre de demain*, en el que hacía, por su cuenta, un análisis de los fundamentos y conclusiones del maestro, pero olvidándose de citar su nombre. El primer aldabonazo digno y serio lo dió el general Tulasne, en un artículo publicado en mayo de 1932, en la *Revue des Deux Mondes*, haciendo maravillosamente una síntesis crítica de esa doctrina, que será seguramente lo más genial que pueda hacer un comentarista. Después el coronel Vauthier, que ya había publicado su obra *Le danger aérien*, inspirada sin duda por la preocupación que le produjeran las afirmaciones del general italiano, ha expuesto y comentado su doctrina en un libro, realzado con un prólogo que evidencia la alta mentalidad del mariscal Pétain. Y este año, el general Allehaut, bien conocido y estimado en nuestros medios militares, con el título de *Etre-Prêts. Puissance aérienne-Forces de terre*, expone en su primera parte su impresión sobre la citada doctrina.

El general Allehaut no aniquila la doctrina de Douhet, como ha podido imaginarse que ha conseguido un joven oficial de nuestra Marina; después de las frases del mariscal Pétain: "Si les conclusions déconcertent—y esto es lo que les pasa a muchos—ses points de départ et ses

méthodes sont corrects. Prenons garde de traiter à la légèreté d'utopiste et de rêveur, un homme qui sera, peut-être, plus tard considéré comme le Précurseur", el empeño sería pueril; zarandea el asunto, cosa que no debe extrañar que suceda conociendo el humor galo, hasta que pase el tiempo necesario para asegurar que la personalidad de Douhet es tan francesa como su apellido; pero su patriotismo se sobrepone a su vanidad, y negando la posibilidad de que haya decisión de la guerra que no sea por la batalla terrestre, sus conclusiones recogen el espíritu de la doctrina con el escrúpulo y adhesión que pudiera hacerlo el más exaltado douhetista.

Es decir, que sin creer que pueda decidir la guerra, quiere una Aviación con la misma organización y características que los que pensamos que sí podría resolverla, y este es el interés que encierra esta obra que vamos a comentar.

\* \* \*

En el primer capítulo de la primera parte, "Fuerzas aéreas", formula la doctrina en siete puntos, que llama postulados, y que discute y enjuicia en sendos capítulos, resumiéndolo en el IX en esta forma:

"1.º postulado.—La guerra es total; la batalla no es el único modo de acción susceptible de alcanzar la decisión. Esta afirmación es la comprobación de un hecho innegable y reconocido por todos, pero..."

"2.º postulado.—El aire es el dominio ofensivo por excelencia.—Todo concurre a establecer lo bien fundado de este postulado."

"3.º postulado.—La acción ofensiva de las fuerzas del aire contra el territorio enemigo puede, ella sola, conseguir la decisión.—No, ... Pero esta acción es susceptible de efectos considerables, sea por sí misma, sea sobre todo en combinación con las fuerzas terrestres."

"4.º postulado.—En las operaciones terrestres, la potencia de los armamentos modernos favorece a la defensa más que al ataque, hasta tal punto, que inevitablemente se establecerá un equilibrio de las fuerzas antagonistas, y a menos de una superioridad numérica y material enorme

del lado del ataque, se hará imposible toda decisión.— Punto capital del problema, base fundamental sin la cual toda la doctrina de Douhet se desmorona. Pero, por las razones que resume, está netamente demostrado que, en tales condiciones, buen empleo de las armas mecanizadas, la decisión de la guerra no sólo podrá depender, sino que dependerá ciertamente de las operaciones terrestres. Así se desmorona la base principal de la doctrina de Douhet.”

”5.º postulado.—Una actitud sistemáticamente defensiva en tierra, aun con medios restringidos, procura la seguridad de hacer frente a fuerzas ofensivas mucho más potentes.—Corolario del precedente, este postulado cae con él. Y le pasa lo mismo al siguiente.”

”6.º postulado.—La Aviación auxiliar de las fuerzas de superficie puede y debe ser suprimida en beneficio de la Armada Aérea.”

”7.º postulado.—La Aviación de caza, Aviación puramente defensiva, puede, sin inconveniente, ser suprimida en beneficio de la Armada Aérea.—En cuanto a ésta, se ha visto que, aun no considerando sino las acciones aéreas autónomas, si la caza podría ser reducida, no debería suprimirse completamente, y que particularmente está interesada en su mantenimiento, la razón capital de la salvaguardia de la moral de la población.”

”En resumen: La doctrina de Douhet a ultranza hay que rechazarla.”

”No es exacto que las empresas autónomas de una potente Armada Aérea contra el territorio enemigo sean susceptibles, ellas solas, de conseguir con seguridad la decisión de la guerra.”

”No es exacto que las operaciones terrestres sean en lo sucesivo incapaces de conducir a una decisión: al contrario, todo hace creer que será en virtud de ellas como se conseguirá.”

”No es exacto que un ejército de tierra reducido al extremo, privado incluso de Aviación auxiliar, pueda encontrar en la defensiva la garantía de romper ataques masivos.”

”No es exacto que la Aviación de caza y la Aviación auxiliar puedan y deban ser totalmente sacrificadas al desarrollo de la Aviación puramente ofensiva.”

”Por el contrario (*en revanche*), el estudio efectuado en los capítulos precedentes ha puesto en claro que está fuera de duda:

”Que las acciones ofensivas de una Armada Aérea, efectuadas desde el comienzo de las hostilidades en el territorio enemigo, contra los centros vitales, depósitos, fábricas de Aviación, los órganos principales de la movilización, las comunicaciones de que depende la concentración de las fuerzas de tierra, son de naturaleza para producir resultados materiales considerables que logren un quebranto más o menos profundo en la moral de la nación adversaria y que produzcan un *handicap* muy apreciable en el desenvolvimiento ulterior de las operaciones de sus fuerzas terrestres.”

”Que las operaciones en tierra no llevarán la guerra a un fin favorable más que si las fuerzas que operan en el suelo disponen de una Aviación auxiliar que informe, enlace y haga el reglaje del tiro, y de una Aviación de caza

que, en los sectores decisivos del teatro de la guerra y en los momentos oportunos, consigan, en la medida posible, el primer elemento de la sorpresa, el secreto, y combinen su acción con la de una potente Aviación ofensiva.”

”En fin, que suponiendo que la guerra se prolongue más allá de las primeras operaciones, la Armada Aérea tendrá, en los períodos de calma de la lucha entre las fuerzas terrestres, que jugar un papel de una extrema importancia, análogo al que habrá desempeñado a la apertura misma de las hostilidades.”

¿No resultan contradictorios los términos primero y tercero de esta *revanche* con los primeros términos del “resumen”, o por lo menos no resulta desproporcionado su tono categórico con dichas aseveraciones? Pues aun se verá más exagerada esa incongruencia cuando se refieran sus supuestos y las cifras que los traducen.

A mí, que vengo estudiando la doctrina de guerra de Douhet desde 1928 y comprendiéndola desde 1930, me parece que lo que el autor llama postulados, no son sino premisas de la polémica, y algunas, ni siquiera eso, son sólo posiciones adoptadas transitoriamente para llamar la atención sobre su argumentación, no suficientemente decantada, en su espíritu, aunque escribiera su “Riepilegando”, por lo prematuro de su muerte.

Las premisas, a mi modo de ver, podrían ser éstas:

a) La guerra es total y la batalla no es el único modo de acción susceptible de conseguir la decisión, y la acción ofensiva de las fuerzas del aire contra el país enemigo podría también realizarlo.—Esto no debería negarse después de la Gran Guerra, que decidió la escuadra inglesa manteniendo el bloqueo de Alemania, pero él lo hace negando la posibilidad de la última parte de la afirmación. ¿Pero es que nadie puede creer aún, que los Ejércitos aliados habrían arrollado al Ejército alemán si no se hubiera desmoralizado su retaguardia por la asfixia que aquél le produjo? ¿No estuvieron a punto de conseguirlo los submarinos alemanes (que en abril del año 17 llegaron al millón de toneladas hundidas) si no hubieran detenido su campaña antisubmarina? ¿No es más sensata y fecunda la posición de Douhet, extendiendo las posibilidades de la decisión, que no niega a la batalla terrestre, que la de Allehaut, encastillándose en que ése sea el único medio posible?

b) En las operaciones terrestres, la potencia de las armas modernas favorece más a la defensa que al ataque, hasta tal punto, que éste necesitará para arrollar aquélla y conseguir la decisión una enorme superioridad numérica y material.—Ante esta afirmación, el general Allehaut se acoge a Fuller—acaso no suficientemente valorizadas sus posibilidades por Douhet—, y efectivamente, con gran acierto, abre un amplio horizonte de oportunidades al ataque que atenúan el desequilibrio puesto de manifiesto por Douhet entre el ataque y la defensa; aquí es donde hace fuerte y con relativa fortuna su crítica de la doctrina italiana. Pero se olvida de algo; se olvida del terreno, en donde cuando sea montañoso, sus posibilidades de progresión se estancarán y el desequilibrio volverá a renacer; se olvida de que el general italiano, repetía insistentemente que él escribía para Italia, y los Alpes son la cadena mon-

tañosa de Europa, y en esa frontera, como ocurriría en los Pirineos, la afirmación douhetiana está perfectísimamente justificada y hace incontrovertible la premisa; en la frontera francesa, no ocurre así, la aseveración no podría ser tan categórica; pero obsérvese que aunque ese fuera el teatro de su "Guerra en 19...", sólo trataba en ella de un parangón entre dos tipos distintos de organizaciones aéreas, y eludía toda consideración sobre el desarrollo del conflicto en tierra. Aun así y todo, luego veremos que acaso la conclusión que apunta el general Armengaud, completamente douhetiana, y que rebate el general Alléhaut, podría tener justificación.

c) En el aire concurren circunstancias totalmente contrarias a las de tierra y resulta, por consiguiente, el dominio por excelencia de la ofensiva. Como con ésta su conformidad es absoluta, no hay por qué insistir.

Consecuencia de estas tres premisas, el lema tan debatido de la doctrina de Douhet: "Resistere sulla superficie per far massa nell'aria". Con el cual no está conforme el autor, que sólo lo considera corolario de nuestra segunda premisa, que él designaba como 4.º postulado; pero no es así: fallaran cualquiera de las otras dos, y la doctrina puede que no se hubiera podido formular; claro que las otras son indiscutibles, como lo sería ésta si no hubiera aparecido la mecanización y encontrara terreno que pueda señorear.

Aceptadas las tres premisas, la consecuencia sería indiscutible; pero negada una de ellas, cabe la discusión, y vamos a desarrollarla sobre un caso concreto, pensando en algún territorio; desde luego no será éste ninguna nación insular, ni penínsulas cuyas fronteras terrestres sean de fuerte montaña; en esos casos la discusión sería risible; hay que acudir a otra frontera, y ninguna nos parece más adecuada que la francesa.

Como un inciso, hagamos notar lo frecuente que es entre los tratadistas militares que se olviden de la realidad de sus posibilidades nacionales; se creen, cuando hablan de Marina, que son Inglaterra; si es de Ejército, que son Alemania; desde luego, que son los Estados Unidos si tratan de finanzas; y, claro es, sus conclusiones, que podrían ser acertadas técnicamente, podrían llegar a ser disparatadas o catastróficas en la realidad.

Y vamos al caso de la frontera francesa. El propósito de Francia—con 40 millones de habitantes y su potencia industrial, frente a los 60 millones y la industria alemana—, de pretender obtener la decisión en tierra, ¿no sería parecido al que tuviera España, con su industria y sus 20 millones, de conseguirlo respecto a Francia? Es doloroso reconocerlo, pero parece obligado confesarlo. Otra: ¿No sería más eficaz y preferible y más posible también para Francia, contando con sus formidables defensas de la frontera y las tropas de cobertura necesarias, intentar con una Armada Aérea batir el instrumento de guerra alemán antes de cruzar la frontera, atacando su concentración o sus puntos de paso en el Rin o dificultando su abastecimiento, o en todo caso poniendo alto el precio de la agresión con la destrucción de sus grandes núcleos de población, valiéndose de esa misma Armada Aérea como dice el general Armengaud?

Esta opción ya la plantea el general Allehaut en las páginas 61 y 62, aunque allí parece resolverla en favor de los tanques; en las páginas 108 y 109 enumera las misiones que antes, durante la batalla y después de ella, incumben a la Armada Aérea, y encarece su importancia, añadiendo en la página 117: "Además de todas esas misiones tan diversas del ejército del aire, hay que añadir un empleo eventual muy característico de sus propiedades, que puede ser el más susceptible de producir efectos de un gran alcance; gracias a su extrema movilidad y a un radio de acción que podrá ser más y más desarrollado, el Ejército del aire deberá ser considerado como una especie de reserva ideal transportable, según lo exijan las circunstancias, sobre teatros de operaciones no solamente distintos los unos de los otros, sino separados entre sí por territorios enemigos; posibilidad singularmente preciosa en una guerra, como la que habrá que atender a preparar, y que, como la última, y puede ser que aun más que ésta, revestirá un carácter casi universal".

Cúmulo de razones que le conducen a la conclusión en su capítulo II (2.ª parte), de que son indispensables un potente Ejército de tierra y una potente Armada Aérea. Solución que él mismo (pág. 84) encuentra menos ortodoxa respecto al principio de la economía de fuerzas que la de dar preponderancia a la Armada Aérea preconizada por Douhet y admitida por Armengaud, y justifica nuestro inciso advirtiendo el frecuente olvido de la realidad en que suelen incurrir los tratadistas militares.

Su postulado referente a la Aviación auxiliar, ni es postulado, ni es premisa, ni es otra cosa que un rasgo de mal humor, para que se enteren de que esa Aviación le interesa a la guerra de superficie, pero no a la aérea, no sólo los obstruccionistas de la Aviación que no quieren enterarse, sino los mismos aviadores que no lo estaban, y entre los que no faltan algunos que pretenden hacer pinitos, poniendo reparos o distingos a la doctrina o pensamiento de Douhet, cuando aún no han acabado de digerirla; que ha previsto y justificado un horizonte de posibilidades para la Aviación, que la mayor parte de los aviadores no habíamos previsto, y los pocos que lo supusieron no habían sabido formularla. En una *Gaceta* de abril del 33, hay un decreto con este párrafo: "La organización de la Armada Aérea se emprenderá cuando las Aviaciones de cooperación y defensas aérea dispongan de los elementos necesarios para desempeñar sus funciones propias. La Aviación de defensa aérea se creará simultáneamente a la de los elementos terrestres de la defensa contra aeronaves perteneciente al Ejército." Lo cual patentiza, porque durante la polémica ese era el espíritu que predominaba en Italia, la necesidad que tuvo Douhet de remover la charca.

En cuanto a la caza y la D. C. A., el postulado es *doctrinalmente* irrefutable, aunque sea exacto en la realidad; lo que por primera vez he leído en un trabajo del comandante Zapico, jefe del 1.º grupo de Artillería antiaérea —y que, representante de esa especialidad, ve el problema con una claridad que podrían envidiar muchos aviadores—, el cual la justifica con la necesidad de atender a la moral de las poblaciones.

Las esperanzas del general Allehaut, respecto a las posibilidades de la Artillería antiaérea, pecan de optimistas; en el momento presente, es verdad que el material y los métodos de tiro habían adelantado notablemente y por eso se había reducido bastante el número de disparos necesarios para alcanzar un avión; sin embargo, hacía falta concentrar el fuego de seis u ocho baterías para sumar el número de disparos necesarios en los dos o tres minutos que un avión que marchara a 200 kilómetros por hora tardaría en cruzar su zona de acción. Las características artilleras, velocidad del proyectil y tiempo muerto, parecen casi estabilizadas, y ese ha sido su momento más favorable; pero ahora los aviones han doblado su velocidad, y con ese motivo se dobla la distancia entre su posición actual y futura, dato fundamental de la predicción del tiro, y cuando el *techo* se doble—como hay que esperar que suceda pronto y con menos sorpresa que el *salto* en la velocidad que dieron el año pasado los americanos, porque son conocidos los trabajos que se hacen en varios países para la navegación estratosférica—, la duración de la trayectoria se doblará y la distancia entre la posición actual y futura del avión resultará cuadruplicada, con lo cual el número de baterías necesario para hacer esos disparos en la cuarta parte de tiempo, sería alrededor de 30 (1); y cuando la extensión y repartición de los blancos permitiera bombardearlos desde la máxima altura alcanzable, es posible, incluso, que la artillería ni siquiera tenga alcance suficiente.

La cifra de diez gramos que toma como base para el cálculo de los aviones necesarios para gasear una población es exagerada; con los gases conocidos, bastaría con un peso mitad, incluido el de la envuelta de la bomba, para conseguir los efectos propuestos; pero no se olvide, además, la respuesta dada por un químico alemán a un miembro de una de tantas Comisiones de control aliadas, sobre los métodos alemanes para la fabricación de la iperita: "¡Qué puede interesarnos que se enteren bien de esto, si en otra guerra usaríamos gases más mortíferos que la iperita!"

En el caso de la estación de Conflans, a que se refiere varias veces, en el que sólo "encajaron" seis toneladas en tres días, sin producir efectos definitivos, hay que tener en cuenta la facilidad, a esa distancia, con que un gran avión podría llevarlas actualmente en una hora, y lo barato que resultaría decuplicar esa carga, comparado con los efectos que se lograrían y con lo que costaría para conseguir efectos análogos la preparación artillera de una batalla.

En una nota de la página 37, evalúa en menos de quince el número de puntos esenciales de la red de ferrocarriles francesa para dificultar el conjunto de los transportes de la concentración; el número en la red alemana podrá suponerse que será igual. ¿Qué pasaría si se realizase en ellos un ataque a gran altura, de gases y humos, que neutralizara la defensa, seguido de un ataque bajo con explosivos? ¿No sería muy rediticio aunque se gastara bastante en realizarlo?

Las notas dedicadas en las páginas 27 y 29 a unas citas

(1) Para defender un perímetro, harían falta 30 baterías cada diez kilómetros, y en la relación en que se redujese esa cifra, se reduciría la probabilidad de hacer impacto.

de la *France Militaire* son curiosísimas (1) y nos limitamos a advertir que la que nos parece fantasmagórica y redactada en el café del Comercio a que tantas veces alude, es la segunda.

Lo que sucede es que con la disposición actual de las ciudades, en que la parte edificada constituye el 50 por 100 de la superficie total y con una vulnerabilidad absoluta a incendios, gases y explosivos, el problema de la defensa antiaérea no tiene un planteo racional. El peligro aéreo podrá reducirse a la décima parte de lo que es hoy, el día que las ciudades se organicen, diseminando las plantas de las edificaciones, hasta reducir la superficie ocupada a un 10 por 100, y se levanten aquéllas con altura suficiente, materiales incombustibles y ventilación fácil, para reducir su vulnerabilidad a las bombas explosivas, incendiarias y químicas, con lo cual se resuelven al paso los problemas urbanos de salubridad y circulación, hoy tampoco racionalmente resueltos; pero hasta que eso se lograra, el peligro aéreo es una realidad muy superior y mucho más monstruosa de lo que suponen los gobernantes.

\* \* \*

En la segunda parte del epígrafe de "Fuerzas aéreas", las conclusiones no pueden ser más douhetistas, como ya hemos dicho:

"Se ha visto que, por esencia, la Aviación es un arma ofensiva por excelencia; eminentemente propia para el ataque, lo es mucho menos para la defensa, y esto hasta tal punto, que para ella la mejor defensa es la respuesta ofensiva, la represalia."

"El Ejército de tierra dispondrá de una Aviación de cooperación mínima que le estará orgánicamente afecta."

"La dotación de unidades de orden táctico de observación aérea no parece poder, en mucho tiempo por lo menos, pasar de una escuadrilla por Cuerpo de Ejército."

"El número de aviones de turismo privados será probablemente bastante elevado para permitir la creación, cuando se movlice, de escuadrillas de enlace, a razón de una escuadrilla por División y Cuerpo de Ejército."

(1) Pronósticos hechos por un publicista francés: «Bastaría para llevar a Alemania a entrar en razón, destruir un centenar de fábricas, nudos ferroviarios, puentes, túneles, así como una veintena de villas bien elegidas, y como las destrucciones por medios aéreos son muy rápidas, no habría que temer, de ningún modo, la invasión de las tropas alemanas ni el ataque de su flota, aun admitiendo que Francia no dispusiese ni de Ejércitos, ni de Marina, ni de red de fortificaciones; bastarían cuatro aviones de gran bombardeo para destruir un nudo ferroviario y 15 aviones análogos para la destrucción de una ciudad, o sea en total una flota aérea de 700 aviones. Bien poca cosa si se considera los resultados y las formidables economías que se obtendrían». «Estamos en plena fantasmagoría.»

Ideas profesadas en Alemania para resistir el peligro aéreo: «La organización de la lucha contra los efectos de las bombas incendiarias necesita una doble organización. En cada inmueble es preciso una organización propia que comprenda un servicio de vigilancia, atento al vuelo de los aviones y a los focos de incendios que produzcan; estos bomberos de inmuebles deben estar perfectamente al corriente de las particularidades de la casa (locales, canalizaciones diversas, tomas de agua...), saber manejar perfectamente los aparatos de extinción y disponer de material adecuado para ello (arena, agua por toneladas, linternas, máscaras contra gases...). En lo que concierne a los grupos generales de extinción de incendios, un jefe designado con anterioridad dirige las operaciones de conjunto y debe disponer de un material más completo por cada manzana de casas; sería ventajoso que estos grupos pudieran ser organizados con anterioridad en pequeñas compañías de zapadores bomberos, eligiendo los candidatos según sus profesiones y dándoles una instrucción *ad hoc*.» (N. del A.)

Refiriéndose a la Aviación de ataque al suelo en vuelo rasante, dice: "Se puede pensar que los recursos a consagrar al conjunto de la Aviación serán limitados; vale más satisfacer en primera urgencia a las necesidades de las especialidades incontestablemente necesarias."

"Una escuadrilla de caza por Ejército o dos todo lo más en ciertos casos, parece una dotación que no se deberá rebasar."

"La Aviación de caza reservada formará parte integrante del Ejército del aire y será puesta a la disposición del alto mando terrestre para las grandes operaciones en preparación y en curso de ejecución."

"Consideraciones anteriores bastarían a contener en límites bastantes estrechos la cifra de las formaciones de caza. Pero se llega a las mismas conclusiones, si se considera que todo desenvolvimiento de una especialidad de Aviación distinta de la Armada Aérea llevaría inevitablemente a privarla de una parte de su fuerza ofensiva, la cual, se debe repetir, no será nunca bastante elevada."

"Lo que se puede decir, porque es la consecuencia natural de las consideraciones de diversos órdenes ya expuestas, es que la proporción preponderante del conjunto de los recursos consagrados a la Aviación debe incontestablemente dirigirse al Ejército del aire autónomo."

"Y en cuanto a la proporción a atribuir, en el seno mismo del Ejército aéreo autónomo, a las dos grandes especialidades—A. A. y D. A.—, es la primera, Aviación ofensiva, la que debe predominar con mucho sobre la segunda, Aviación defensiva."

"Entre la Aviación de cooperación y la autónoma, la relación debe ser en cifras redondas de 2 : 5; y en el seno mismo de la Aviación autónoma, entre la Defensa Aérea y la Armada Aérea la relación debe ser de 1 : 4,5."

"En definitiva, el Ejército del aire comprenderá la Aviación ofensiva (A. A.) y la defensiva (D. A.), absorbiendo la primera una proporción mucho más fuerte del conjunto."

"Necesidad de la autonomía de la Armada Aérea para lo que concierne a las operaciones puramente aéreas, pero también de su subordinación momentánea, parcial o total, al mando de las fuerzas de tierra para los períodos de crisis en tierra."

"Necesidad, en todo caso, de un Mando Supremo permanente que se ejerza sobre la totalidad de las fuerzas militares de la Nación, decidiendo su plan de operaciones, su desenvolvimiento y, por consecuencia, la combinación del Ejército de tierra y el del aire."

"Interpenetración constante de las operaciones de tierra y mar con la acción de las fuerzas del aire; por el contrario, independencia absoluta, con relación a las fuerzas de superficie, de ciertas empresas aéreas. Consecuencia: un problema capital de mando."

"En ausencia de un Mando Supremo, ¿quién discriminará los casos en que precisará hacer que obren, con plena independencia, las fuerzas aéreas autónomas, de aquellos en que todas o parte de ellas deberán cooperar a las operaciones terrestres o navales y ser, para esto, puestas a las órdenes del alto mando terrestre o naval? ¿Quién, pues, fijará los objetivos de las acciones independientes?

¿Quién establecerá el orden de prioridad necesario entre las operaciones de cualquier naturaleza? ¿Quién repartirá las misiones y las fuerzas entre los diversos teatros nacionales o interaliados, y quién, particularmente, decidirá del empleo del Ejército del aire, tanto sobre esto como sobre lo otro? ¿Quién concebirá las operaciones combinadas de las fuerzas que operen en los tres elementos—tierra, mar y aire—y coordinará sus reacciones recíprocas, en el tiempo y en el espacio?"

"En definitiva, bajo cualquier ángulo que se considere el problema, la necesidad de un Mando Supremo se impone con fuerza; negarlo sería atentar contra el buen sentido." Y transcribe un *rapport* del general Messimy, presidente de la Comisión de Guerra del Senado, analizando la cuestión, terminado el cual concluye: "Admitido el Mando Supremo en tiempo de guerra, no se puede prescindir de resaltar, que una organización semejante postula y reclama una organización correspondiente desde el tiempo de paz". "Nosotros estimamos inadmisibles que los Ejércitos de tierra, mar y aire, coexistan yuxtapuestos, sin que esté previsto desde tiempo de paz el organismo que les hiciera palpitar con un mismo ritmo y les imprimiera una misma impulsión directriz."

Pero ¿se puede pensar que fueran otras las medidas que reclamara el general Douhet de su Gobierno para la Aeronáutica de su país? ¿Habrá algún extremista en España que sueña con otra cosa? Yo, por mi parte, tengo que declarar que jamás había pretendido cosa distinta en mis escritos.

\* \* \*

Acciones de superficie siempre con el auxilio de fuerzas aéreas. Acciones aéreas posibles sin el concurso de ninguna fuerza de superficie.

Aviación independiente de las fuerzas de superficie, integrada por la Armada Aérea y la Defensa Aérea.

Aviación de cooperación y de caza (D. A.) mínima; Armada aérea, todo lo preponderante que sea compatible con los recursos disponibles.

Necesidad de un Mando Supremo, ejercido sobre los Mandos Superiores de tierra, mar y aire; y de un órgano, desde tiempo de paz, que si no fuera de mando, fuera por lo menos director y coordinador, en pie de igualdad, entre las tres fuerzas militares, para asignar misiones y distribuir los recursos del presupuesto.

¡Y esto, no dicho por un *extremista*, sino por un general de una División del Ejército francés, muy calificado, pero que no cree en la doctrina de Douhet. No sé de ningún *crédulo* que pretendiera otra cosa!

Esas son las orientaciones que siguen en Europa, donde el problema aéreo es tenebroso, Italia, Inglaterra, Alemania y Francia (1). En España, hasta ahora, parece que se pretendía desengañarlas y enseñarlas algo distinto; por lo menos, los oráculos parece que así lo aconsejaban.

(1) En China, ha habido ideas originales; en una época debieron pensar, en atención quizá al enorme caudal de sus ríos, que la Marina debía ser predominantemente de *cooperación* con el Ejército, y en la batalla del Yalu, el almirante Ting, que mandaba la escuadra que fué derrotada por la japonesa, era o había sido coronel de caballería.