

Aeronáutica Militar

Política aérea de guerra

Por ALFREDO KINDELÁN DUANY

Teniente General del Ejército

Piloto y Observador de Aeroplano y Globo

Cada nación adopta en un momento determinado de su Historia una postura frente a las contingencias previsibles en el terreno internacional, con la limitación que le impongan circunstancias de orden interno; ello da origen a su **política militar**, tomada la frase en sentido genérico, amplio y completo.

El Estado fragua su red de alianzas o amistades; procura conocer las intenciones de posibles agresores y refuerza cuanto le es posible su organismo armado para que rinda al máximo en momento oportuno, prestando atención a los tres elementos esenciales del mismo: el Hombre, la Máquina y la Organización.

Este refuerzo suele estar limitado en gran número de casos por consideraciones de orden económico; pocos Estados pueden, sin riesgo de bancarrota o ruina, alcanzar el grado de potencialidad militar que la técnica profesional establece como indispensable, y a la vez suficiente, para la seguridad nacional; sólo países muy ricos y no en trance de gran riesgo pueden permitirse tal lujo. En los demás al gobernante se le plantea un trágico dilema: o deja indefenso el territorio o empobrece y arruina el país; y como ni lo uno ni lo otro le parece aceptable, ha de hacer cábalas, componendas y juegos malabares, hasta llegar a una solución de transigencia entre el puro ideal teórico y la dura realidad práctica.

En último término, el asunto se reducirá a un gran problema de distribución del presupuesto de Defensa Nacional con miras a su mejor utilización. La capacidad contributiva del país y sus recursos económicos fijarán para aquél una cifra máxima insuperable, y al Gobierno corresponderá señalar qué armas conviene adquirir con el dinero asignado, puesta la vista en el máximo rendimiento bélico. Así, por ejemplo, si un país dispone de mil millones de pesetas para dedicarlos a

su defensa, podría elegir entre adquirir mil aviones, dos buques de línea o doscientos cañones de grueso calibre.

El caso de España no es de excepción. País de limitadas posibilidades económicas, ha de administrar con sumo cuidado su pobre patrimonio y ha de meditar gravemente sobre su política y sus fines de guerra antes de adoptar criterios y decisiones de orden industrial, que de aquélla y éstos han de derivarse, sin rebasar el no elevado tope económico que nuestra situación impone. Precisa que antes de que un arma sea escogida y ordenada su construcción sean estudiados al par su coste y su eficacia, sin dejarse arrastrar por la razón de que otros Estados los adoptaron y emplearon con éxito, ya que puede no existir coincidencia entre la política de aquéllos y la nuestra y ser dispares los fines de guerra.

No porque hayan dado excelente resultado a los beligerantes actuales el "Focke-Wulf, Fw-187", con su enorme radio de acción, que le ha proporcionado éxitos tan destacados en el Atlántico; el "Consolidated X B 21", con sus 480 kilómetros-hora, 2.000 kgs. de bombas y 4.800 kms. de autonomía, o el "Lockheed Hudson", con sus 425 km.-h., 1.600 kilogramos y 4.000 kms. de autonomía, podemos aceptar como evidente su utilidad para nuestros fines de guerra; o, más exactamente expresado, hemos de examinar si no sería mayor el rendimiento de la misma suma de dinero invertida en otros tipos de aeroplanos en que las tres citadas características de empleo estuvieran más acordes con nuestras necesidades de orden táctico y estratégico. Podría suceder, por ejemplo, que las grandes autonomías del orden de 4.000 kilómetros no fueran necesarias para una política preferentemente defensiva y conservadora, que no intentase bloqueos continentales ni interrumpir el tráfico marítimo del enemigo.

Uno de los riesgos que se derivan de copiar servilmente

lo que otros hicieron y de no establecer primero la política militar, para desarrollarla en directrices tácticas que a su vez impongan las técnicas, es la aparición del arma "à tout faire": aviones de caza-bombardeo, cruceros semiacorazados, submarinos con cañones de 30,5, carros de asalto flotantes y tantos otros híbridos que no sirven para nada.

En la preguerra actual no parece haber presidido el acierto en la preparación técnica de los beligerantes, que debió ser fruto de la respectiva meditada política. Podrá sonar a herejía esta afirmación aplicada a la formidable máquina de guerra alemana, que se bate triunfalmente en diversos teatros de operaciones; pero un examen detenido nos demostraría ser exacta. Por la índole de esta Revista vamos a limitar el examen al Arma Aérea.

Habían tenido ocasión los alemanes, como los italianos y los franceses, de ensayar "in situ" sus diferentes armas modernas en nuestra reciente guerra civil, y, a pesar de ello, sólo los primeros han podido conservar en servicio, sin pasar a segunda línea, algunos de los tipos de aviones con los que comenzaron la guerra, y aun ellos con cambio de motor y ciertas modificaciones. Los ingleses, que debieron concentrar todo su esfuerzo en organizar una potente Aviación defensiva, estaban insuficientemente dotados de aviones de caza, poseyendo, en cambio, el lujo superfluo de algunos tipos de gran radio de acción, con los que han podido darse la pueril satisfacción de bombardear esporádicamente algunas ciudades italianas.

En nuestra guerra confirmóse también que la Aviación siempre resulta escasa en relación con los objetivos a batir y las demandas de actuación, y la gran importancia que, en consecuencia, tiene el principio fundamental de la ciencia estratégica de "Concentración de esfuerzos". Precepto tan capital ha sido descuidado, u olvidado, en la actual contienda, por todos los beligerantes, principalmente por las potencias del Eje, quizás por imperio de las circunstancias.

Ello ha de merecer un ligero comentario, ya que no se trata de una guerra colonial o entre países pobres y mal preparados, sino de una lucha a vida o muerte entre las naciones más poderosas y más formidablemente armadas para una guerra que todas veían venir como hecho fatal ineludible.

¿Tenían los actuales beligerantes una política de guerra definida? No es lícito dudarlo; nada autoriza a acusarlos de imprevisión suicida. Probablemente unos y otros habían meditado mucho sobre su situación, sus medios y los de los posibles enemigos, y elegido en consecuencia una política de guerra concretada en un Plan, una Doctrina y una Organización.

Nada tiene de extraño que algunos de los beligerantes no hayan podido dar cima al Plan estudiado. Jamás en ninguna guerra han podido desarrollarse los planes de ambos beligerantes, y lo más frecuente es que ninguno llegue a ser en la realidad tal como fué concebido; los acontecimientos tuercen a veces las más lógicas previsiones. También la Organi-

zación suele mostrar sus imperfecciones al contraste con la cruenta realidad bélica. Lo que ya es menos disculpable es que la Doctrina no se cumpla, que se echen en olvido sus más fundamentales principios.

Tal ha ocurrido con el de "Concentración de esfuerzos y elementos", precepto primordial del Arte de la Guerra, común a la Estrategia y a la Táctica, clave del éxito de todos los grandes Capitanes, desde Alejandro hasta Moltke.

Insistiré en este aspecto de la conducción de la guerra, limitándolo a la aérea, y dentro de ella, a la gran táctica o estrategia, ya que no hay aún datos precisos para enjuiciar el combate táctico aislado en el aire ni en tierra. Además por lo que ha podido translucirse parece que, tanto en el aire como en tierra, se han producido aciertos tácticos indiscutibles: en África, de parte de las tropas inglesas; en Europa, de las del Ejército alemán, y en todos los teatros de operaciones, por las fuerzas aéreas inglesas, italianas y alemanas. En cambio, en el aspecto estratégico se han cometido errores por todos los beligerantes, menos, hasta ahora, por los alemanes que por los adversarios.

Hay que estar muy penetrado de la trascendencia del principio de concentración para sostenerlo contra las fuerzas que lo atacan de modo continuo, especialmente en lo que a Aviación se refiere.

Son tantos y tan apremiantes los requerimientos de apoyo aéreo y es tan fácil acceder a las demandas, que se precisa una férrea voluntad para no dejarse llevar por las nobles intenciones de ser útil a camaradas o de realizar una acción benéfica a la colectividad. Precisamente las dos características del avión militar: **universalidad de empleo y movilidad estratégica**, son las que hacen más difícil mantener incólume el principio doctrinal que comentamos.

Ni unos ni otros beligerantes lo han conseguido. No me detendré en el examen de la actuación efímera, desconcertada y débil de la Aviación francesa. Pero sí lo haré, en cambio, en son de crítica objetiva, respecto a la inglesa metropolitana, la que tuvo más definida misión desde que Francia, su aliada, sucumbió derrotada. El problema militar de la Royal Air Force era duro y difícil, dada su debilidad en relación con el poderoso adversario, pero claro y preciso: **era, exclusivamente, antiaéreo, con un solo objetivo: la Aviación alemana**, a la que debía combatir en el aire, en los aeródromos, en sus fábricas, en sus depósitos de combustibles, en sus parques. Todo ello con el doble fin de aminorar los daños que el adversario aéreo producía sobre el propio territorio y de alejar el riesgo de un eventual desembarco.

Sólo estuvieron justificadas, como excepciones a esta regla, las actuaciones agresivas contra puertos del Canal de la Mancha y concentraciones en ellos de buques que podían suponerse preparados para el desembarco; pero no la dispersión de esfuerzos que significaban los bombardeos de carreteras, puentes, estaciones, fábricas, bosques y ciudades, algunas tan tejanas como las del Norte de Italia y las de Austria.

El problema militar aéreo preséntase complejo para la Aviación alemana; es verdad que era muy fuerte; pero no hay Aviación bastante fuerte si se dispersa su esfuerzo. El de la Luftwaffe tenía que dispersarse atacando simultáneamente las fábricas de Inglaterra, sus grandes urbes, sus instalaciones portuarias, sus vías de comunicación, sus nudos vitales, sus aeródromos, sus astilleros, su Escuadra y su tráfico marítimo.

Pero, además, incidencias de la guerra obligaron a la Aviación alemana a descender hasta el Mediterráneo, buscando objetivos en Malta, en Libia y en Egipto.

Nada hay que objetar doctrinalmente a las actuaciones magníficas de la Luftwaffe en Polonia, primero, y más tarde, en Noruega. ¿Por qué flaqueó al abordar el problema principal de la guerra? ¿Por qué no estableció una prelación cronológica de los objetivos, asignando el primer lugar a los veinte buques de línea de la Home Fleet y a los dos mil aviones de la R. A. F.? ¿Cuál hubiese sido la situación relativa de los beligerantes si Inglaterra hubiese perdido en dos me-

ses la mitad de sus flotas naval y aérea? ¿No hubiese sido el desembarco más factible? No se arguya con la invulnerabilidad del acorazado: lo que pudo ser en Tarento puede imitarse en los puertos ingleses.

Italia, escasa en Aviación, dispersó la suya cual ningún otro beligerante entre la Península, Cerdeña, Sicilia, Albania, Libia, Abisinia y hasta el Canal de la Mancha. Su misión principal era el dominio del Mar Mediterráneo, y esta misión vióse precisada a descuidarla e incluso a recurrir a hostilizar la plaza de Gibraltar, a pesar de haber construído tipos especiales para tal actuación.

La crítica es fácil; la acción, difícil. Razones que no se nos alcanzan existirán para que Mandos imbuidos de sólida doctrina de guerra hayan tenido que faltar a sus preceptos. Sólo hemos querido hacer presente la necesidad de que una doctrina de guerra sea bien imbuida en las inteligencias de nuestros Mandos, para que sus principios actúen como acciones reflejas instantáneas, dado lo rápido de las decisiones en la táctica aérea.

