

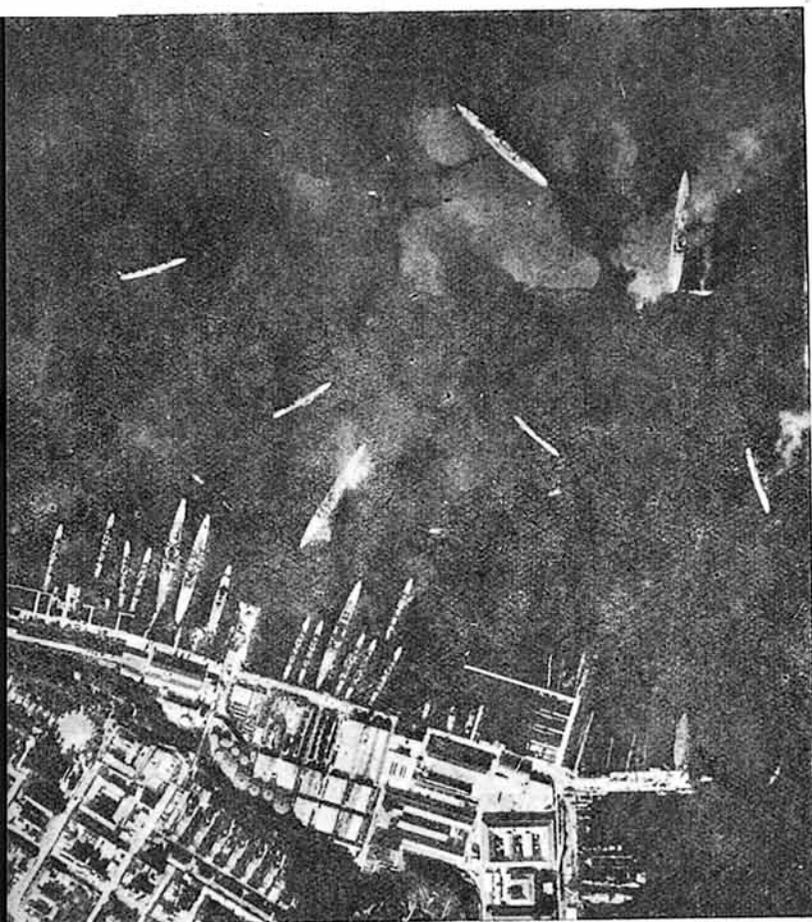
# Aeronáutica Militar

## POLÍTICA AÉREA

### Doctrina de empleo

Por Alfonso de Orleans y Borbón  
Infante de España y General del Aire

VI.—Axioma 5.º: No se pueden emplear las fuerzas de superficie en operaciones ofensivas sin tener supremacía aérea en la zona de operaciones durante su desarrollo. \* \* \* \* \*



Bombardeo de la base naval de Tarento por la Fleet Air Arm.

Hay una frase que he oído constantemente desde que tenía quince años: "Gobernar es prever."

Un jugador de ajedrez trata de prever las jugadas de su contrincante, y, a pesar de ver todo el tablero, a veces se le escapa el fin que persiguen los movimientos de su adversario, y pierde.

En la guerra, sobre todo en las acciones ofensivas, hay que prever el juego del enemigo, y para prever hay que verlo que hace.

El Axioma Aérea, si tienen libertad de acción sus aparatos

de reconocimiento, ve todo, y como las fuerzas de superficie, marítimas y terrestres (aunque estas últimas estén mecanizadas), se mueven con extrema lentitud—pensando aeronáuticamente—el que ve ganará siempre la mano al que no ve.

Este axioma es tan fácil de defender, que exigirá poco espacio y no llenará un artículo entero.

Vamos a citar unos pocos ejemplos, que valen más que muchas frases:

En la guerra europea de 1914-18, los alemanes tuvieron un serio tropiezo en su ataque sobre Varsovia.

Los rusos hicieron una fuerte reacción ofensiva, pero carecían de supremacía aérea, y por esto creyeron que los alemanes, en su repliegue, trataban de atraerles a una segunda derrota de Tannenberg. No explotaron el éxito que tuvieron, no veían, porque no exploraban bien sus aviones, y los alemanes se rehicieron.

En nuestra Cruzada, el papel preponderante que tuvo nuestra supremacía aérea la hemos vivido, y no necesito más que nombrarla.

En esta guerra actual podemos observar el fracaso de cualquier ofensiva sin supremacía aérea.

En Polonia, los polacos, con fuerzas de superficie localmente superiores, trataron: a) Hacer una incursión en Rusia; b) Abrirse paso las tropas cercadas en Kutno. Todos conocen cómo fracasaron estos intentos.

En Noruega, los ingleses trataron de hacer una ofensiva contra Narvik y otra partiendo de Namsos.

Por carecer de supremacía aérea, a pesar de su aplastante superioridad en fuerzas de superficie navales, y contando con la ayuda de las tropas y población civil noruegas, perdieron la contienda.

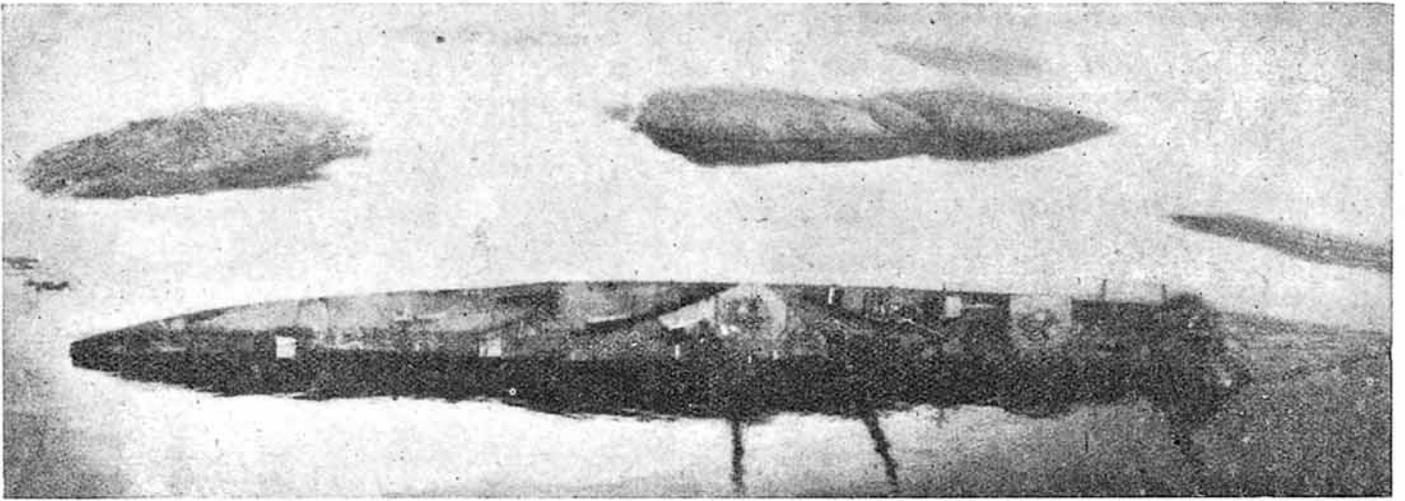
Al principio de este artículo he citado solamente la importancia del reconocimiento y su facilidad teniendo supremacía aérea.

Si esta supremacía aérea se manifiesta también en el bombardeo y ametrallamiento durante la batalla, no cabe acción ofensiva por parte del que no la tiene.

Ni en Bélgica, ni en Holanda, ni en Francia, vemos acción ofensiva contra los alemanes, que tenían la supremacía aérea.

En cambio vemos que en cuanto los ingleses obtuvieron la supremacía aérea en Egipto y en el Mediterráneo, pudieron lanzar sus fuerzas de superficie al ataque.

Quiero hacer constar que el mayor éxito naval inglés—el del Golfo de Tarento—es debido, no a la acción de acoraza-



El crucero «Effingham» hundido por la Luftwaffe en aguas de Noruega (1940).

dos o cruceros, sino a los aviones *Skua* de bombardeo en picado y *Swordfish* (lanzatorpedos).

Es interesante que Inglaterra, a pesar de su enorme superioridad en acorazados y cruceros, no los empleó para atacar a los acorazados italianos. Operó modernamente, enviando aviones, y obtuvo resultado sin peligro para sus costosos mastodontes de superficie.

El que no crea en la importancia de la supremacía aérea debe poder explicar cómo fué posible al General Wavel llevar su ala izquierda a través del desierto sin que los italia-

nos tuvieran la información necesaria para retirarse a tiempo de Sidi Barrani.

Sin la supremacía aérea no podía tener éxito la ofensiva italiana contra Egipto. Si la hubieran tenido, no hubiese sido posible que barcos de guerra ingleses se movieran libremente a lo largo de las costas africanas, ni que volasen aviones ingleses en Malta, que está a menos de cien kilómetros de Sicilia.

Creo que con estos pocos ejemplos he dado pie a una buena discusión y pasaré al axioma siguiente.

**Axioma 6.º: Las vías de comunicación, tanto terrestres como marítimas, son muy vulnerables por aire. \* \* \* \* \***

A medida que se civilizan las naciones, su tráfico terrestre y marítimo se acelera, sus vías de comunicación aumentan en número y se hacen más complejas.

El tráfico terrestre consta de carreteras, ferrocarriles, y, en muchos países, de vías fluviales y de canales.

El dañar permanentemente a una carretera o vía férrea es cuestión de bombardearla constantemente, ya que se reparan las averías en pocas horas; pero, dada la frecuencia de paso de camiones y coches o de trenes, la interrupción, aunque no sea más que durante unas cinco o seis horas, causa una desorganización importante.

En los ferrocarriles, el bombardeo de estaciones es de gran rendimiento, porque éstas han adquirido proporciones enormes, y, dado el volumen de mercancías que tienen que cargar y descargar en ellas, tienen una serie de servicios mecánicos auxiliares, tales como ascensores, grúas, etc., y una mecanización del cada complicadísima de mandos y señales para la entrada y salida de trenes.

Si este mecanismo queda destruido, es difícil repararlo, y la desorganización del tráfico es grandísima.

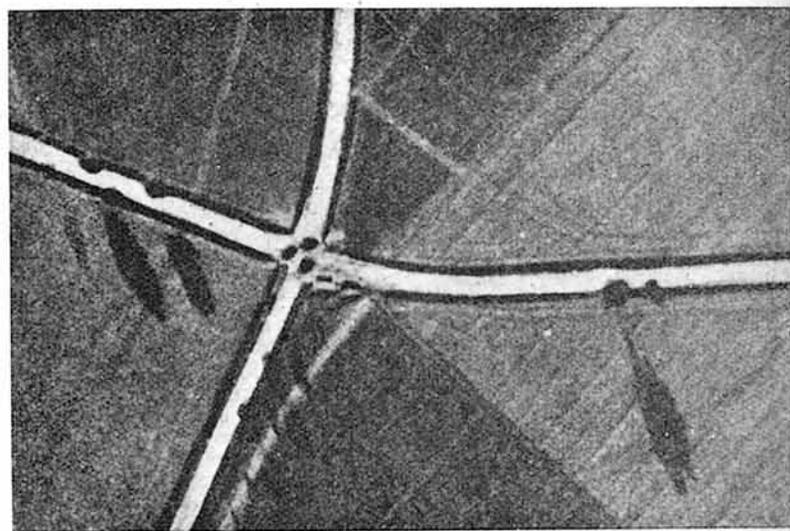
Los grandes puentes sobre un río, y, en algunas capitales (como Londres y París), los largos viaductos que llevan vías por encima de barrios enteros son difíciles de alcanzar; pero su destrucción causa una parada en el tráfico, que tiene repercusiones funestas, tanto militares como en el abastecimiento de la población civil.

En la campaña de Polonia se puede ver cómo en los primeros días los alemanes desorganizaron totalmente el servicio ferroviario polaco, y, por bombardeo constante, interrumpieron el tráfico en las carreteras.

Nadie puede discutir la influencia decisiva que tuvo el bombardeo alemán de poblaciones y carreteras en Francia, que trajo consigo la imposibilidad de mover las tropas francesas para hacer frente al invasor. La consecuencia fué la petición de armisticio.

Si pasamos a las comunicaciones marítimas, se abre un vasto campo a la discusión.

No voy a negar la eficacia de las fuerzas de superficie



Tres bombas lanzadas en picado, con admirable precisión, cortan en absoluto el tráfico por estas dos carreteras.

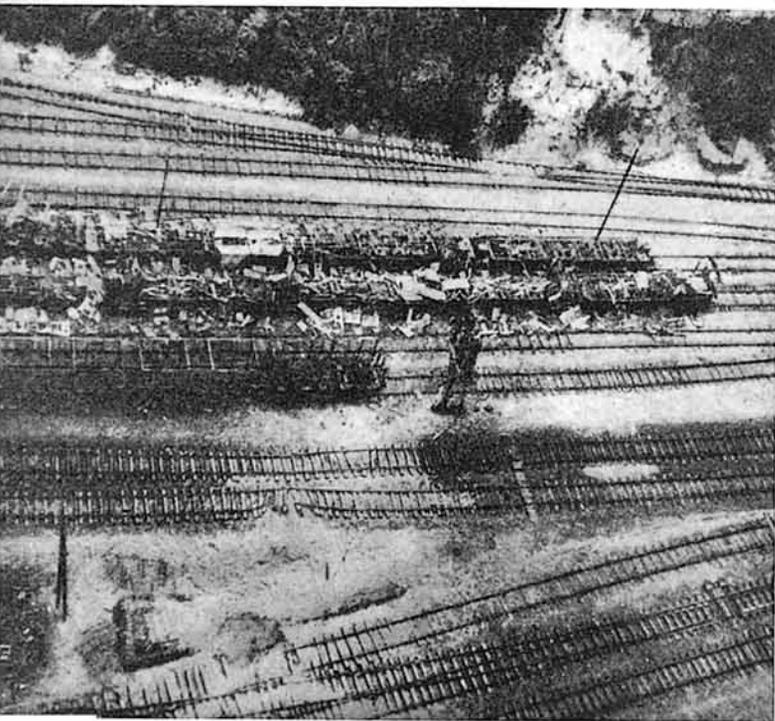


La estación ferroviaria de Evreux después de una pasada de los Stukas alemanes, en 1940.

navales en el bloqueo lejano. Vemos cómo Inglaterra, dueña de los mares lejanos, hace imposible el tráfico marítimo de sus adversarios en el Atlántico y Pacífico y obliga a los neutrales a aceptar el "navycert", con abandono de su plena soberanía nacional.

El revés de la medalla es el bloqueo alemán de las Islas Británicas, el cierre del mar Báltico a las naves británicas, la posibilidad de navegación para barcos mercantes alemanes desde Narvik a Alemania y la imposibilidad en que se encuentran los barcos de guerra ingleses de acercarse a las costas noruegas, danesas u holandesas.

Soy del Aire, he sido de Infantería, y es mucha mi osadía al hablar de cosas de la Marina.



Bombardeo de una estación de clasificación de los F. C. de Países Bajos, en la ofensiva alemana de 1940.

Pero no me importa quedar maltrecho en la discusión, con tal de que ésta exista y que de ella salgan enseñanzas provechosas.

Sostengo que el barco de guerra poco acorazado y el barco mercante son muy vulnerables desde el aire. Afirmando que el acorazado y el crucero de combate no pueden acercarse a una costa enemiga si no tiene supremacía aérea local su pabellón.

Por tanto creo que un barco mercante no puede tener la protección necesaria para circular económicamente por un mar en el cual su nación tenga preponderancia naval, pero no supremacía aérea.

Repito sin temor que las comunicaciones marítimas son muy vulnerables por aire.

En la guerra 1914-18 hemos visto cómo los submarinos alemanes por poco hacen perder la guerra a los aliados.

Todos recordarán la gran ofensiva submarina en 1917. No prosperó esta ofensiva por varias razones; pero una de las más importantes era la falta del avión de gran radio de acción y la inferioridad numérica de la Aviación alemana enfrentada con la Aviación aliada.

Hoy, en enero de 1941, vemos un panorama muy distinto. La flota submarina alemana actúa eficazmente, gracias a la radio de los aviones.

El submarino es casi ciego. Su velocidad es pequeña; actúa casi siempre en postura de espera y no en persecución. En cambio, tiene enorme permanencia si lo comparamos al avión.

El avión ve muchos kilómetros cuadrados de mar en poco tiempo; su velocidad es grande, pero su permanencia es pequeña.

La combinación avión-submarino es terriblemente peligrosa para el convoy marítimo.

El avión conoce la disposición aproximada de los submarinos propios, les señala por radio y en cifra la situación y rumbos sucesivos del convoy, su composición y número de destructores que lo escoltan.

Esto permite a los submarinos colocarse en posiciones ventajosas para formar una bolsa, en la cual acabará por entrar el convoy.

En este momento, los aviones bombardean y dispersan al convoy. Hunden varias de sus unidades, y otras, al huir del bombardeo y antrallamiento, pasan a tiro de los torpedos de los submarinos, que completan la obra de destrucción.

Este es el cuadro que vemos en la mar. Pero la tragedia del barco mercante no termina aquí. Le falta entrar en el puerto, y, una vez entrado, descargar su mercancía.

El avión mina las entradas de los puertos, y los bombardeos constantes de dichos puertos, no sólo hunden barcos parados en ellos, sino que destruyen de tal modo las instalaciones de descarga, almacenes, frigoríficos, etc., que la descarga se hace lenta y costosa.

Hemos visto en nuestra guerra el daño que hicieron a los puertos de Barcelona y Valencia, para citar dos solamente, y a los barcos que en ellos se encontraban, un número ridículo de aviones.

Mis adversarios en la discusión objetarán que la defensa de Barcelona o de Valencia era deficiente, que había pocos grupos de cazas y baterías A. A. para oponer al bombardeo.

Admito este argumento, pero sostengo que la proporción de los atacantes en la guerra actual está, por lo menos, en número igual a las defensas y que los daños deben ser mayores.