

¿ ES DECISIVA LA AVIACION EN LA GUERRA ?

General KINDELAN

La interrogante del epígrafe fué título y tema de un artículo que apareció en el importante rotativo inglés "The Daily Telegraph", de 1 de septiembre de 1938, debido a la pluma bien cortada del "Premier" inglés Mr. Winston Churchill, ídolo del Imperio británico, por bien ganados laureles.

Rotunda y categórica sería la respuesta que diera hoy —ya la dió— el eximio estadista que la formulara a la interrogante titular. Nadie mejor colocado que él para apreciar con entera verdad la eficacia del Arma Aérea y su poder resolutivo. Ello no quiere decir que la pregunta hecha entonces fuera superflua ni incongruente.

Debo confesar que a mí sí me lo pareció entonces, y entre mis papeles acabo de releer una contestación que redactó mi pluma al citado artículo, y que un sentimiento de prudente discrección me aconsejó mantener inédita, ya que entonces padecía yo una enfermedad bien conocida que pudiera llamarse "hiperestesia patriótica del beligerante".

Yo, además, por entonces, poseía información veraz y suficiente, respecto a la eficacia de nuestra acción aérea en la ruta triunfal de nuestros Ejércitos, información que faltaba a los extranjeros, sobre todo a quienes apenas tenían informadores en el campo de Franco, y sí en el otro, que no supo o no pudo sacar rendimiento a su Aviación.

Esta información unilateral explica y disculpa que en el citado artículo se estampasen frases como las siguientes:

"No sólo no ha hundido la aviación de Franco un solo buque de guerra, sino que ni siquiera se pensó valiera la pena atacarlos." El peligro aéreo no es tampoco grave para los buques mercantes"; el ejemplo más chocante de las limitaciones del Aire es el no haber destruido la Aviación de Franco uno solo de los puentes rojos sobre el Ebro". "Los continuos bombardeos aéreos contribuyen a levantar el espíritu de las poblaciones que los sufren." Y como éstas, otras varias.

No ha sido mi intención señalar errores informativos, sino justificar la pregunta en el momento en que fué hecha, momento en el que, salvo contados técnicos, nadie preveía la decisiva importancia de la Aviación en la guerra. En todo caso, hay que decir en honor de Churchill, que éste fué uno de los primeros y más fervorosos apóstoles del Poder Aéreo, y que no tuvo que esperar, como Santo Tomás, a ver para creer.

No se tome, por tanto, lo escrito en sentido de señalar errores, ni de amenguar con tenues lunares el brillo esplendoroso de la figura más destacada de esta guerra; sino en el de hacer ver que poco tiempo antes del rompimiento de hostilidades había que poner como interrogación lo que hoy es ya artículo de fe en belicología. En el momento en que la pregunta era formulada nadie, salvo contados técnicos, preveía la decisiva influencia que en la guerra había de tener el Arma Aérea.

No era, ni con mucho, Winston Churchill un descreído

en la eficacia de la Aviación; muchos testimonios hay de lo contrario. El Coronel Turner, en una carta al "Daily Telegraph" (20 de mayo de 1938), escribía: "El empuje del Primer Lord del Almirantazgo, Churchill, desempeñó un papel importante en el desarrollo de nuestro servicio de bombardeos. Tomó profundo interés personal en todas las pruebas, y se hallaba presente en Kingsnorth, en junio de 1915, cuando la primera bomba de 250 kilos fué soltada por la aeronave "Astra-Torres" (por cierto que, así como fueron aviadores españoles los primeros que lanzaron bombas de tres a diez kilogramos desde el aire, el azar hizo que la primera bomba grande se lanzara desde una aeronave, debida al genio de un ilustre ingeniero español: Torres Quevedo).

El activo y simpático Vicemarisal del Aire, fallecido en 1930 en la catástrofe del dirigible "R. 101", Sir Septon Brancker, escribía al comenzar la guerra de 1914. "La personalidad vigorosa de Mr. Winston Churchill había entrado en juego; creía en la Aviación. Desde aquel tiempo se había dado cuenta ya de las posibilidades enormes de ataque contra un territorio hostil por una fuerza aérea independiente, y había comprendido la necesidad de una dirección central única sobre todas las actividades aeronáuticas."

La psicología del "Premier" inglés explica perfectamente su entusiasmo por la nueva conquista del hombre y su fe en su porvenir; no tiene nada de extraño, tampoco, su intento de hacerse piloto, llevado por su curiosidad insaciable, que le hizo tomar en 1912 su bautismo del aire, a bordo de un hidroavión, ni que sus vuelos, durante su aprendizaje de piloto y más tarde en misiones oficiales, fueran tan frecuentes que motivaron una interpelación en la Cámara de los Comunes, y esta respuesta del entonces primer Ministro Asquith. "Lamento que vida tan valiosa se exponga a riesgos innecesarios; pero no creo hallarme en posesión de influencia persuasoria alguna sobre Churchill, como sugiere el honorable diputado."

Al mismo Winston Churchill se debió una innovación importante en la política de seguridad imperial al confiar al Arma Aérea, en 1921, la labor de policía en el revuelto Irak y la concentración en el Oriente Medio de una flota de la R. A. F. La sustitución del Ejército por la Aviación tuvo

éxito definitivo, además de ahorrar al Erario inglés una suma de 35 millones de libras.

En los meses anteriores a la guerra, libre de las responsabilidades del Gobierno, utilizaba los poderosos medios de su dialéctica, de sus extensas relaciones y de su tenaz voluntad infatigable para clamar pidiendo: aviones, muchos aviones, más aviones.

Era, pues, un convencido cuando al estallar la guerra el 3 de septiembre de 1939 fué elevado de nuevo al cargo de Primer Lord del Almirantazgo, cargo que dejaba el 10 de mayo de 1940 para desempeñar el de Primer Ministro.

Poco tiempo había de transcurrir para que Churchill diera solemne publicidad a la confirmación de su fe en el Aire. A los nueve días de haber jurado el cargo de Primer Ministro, en su primer discurso por radio al país, decía estas palabras, con ocasión del reembarque en Dunquerque: "Fué esta la gran prueba entre las fuerzas aéreas inglesas y germana. ¿Puede uno concebir mejor objetivo para la Aviación alemana que hacer imposible la evacuación de estas playas y hundir todos esos barcos, que casi llegaban a miles? ¿Podría darse objetivo de mayor importancia militar que éste para el fin de la guerra? Hicieron lo que pudieron, y nuestra R. A. F. les hizo retroceder con grandes pérdidas. Formaciones poderosas de aeroplanos germanos—y bien sabemos que son los alemanes una raza bravia—tuvieron que volver grupas, en varias ocasiones, ante formaciones muy inferiores de las Reales Fuerzas Aéreas.

He de rendir tributo a estos jóvenes aviadores. Creo no ha existido nunca, en todo el mundo, en toda la historia de la guerra, una oportunidad semejante para la juventud. Los Caballeros de la Tabla Redonda, los Cruzados, todos retroceden a un pasado prosaico; no sólo remoto, sino prosaico; pero estos jóvenes, que salen todas las mañanas para hacer guardia sobre su patria y sobre todo lo que atesoramos, llevando entre sus manos estos instrumentos de colosal poder destructor; de quienes se puede decir que:

Trae cada mañana una noble ocasión
y cada ocasión, un noble caballero.

merecen nuestra gratitud, como todos los valientes, dispuestos siempre para dar la vida y para darlo todo por la Patria."



... que salen todas las mañanas para hacer guardia sobre su patria ...

Esto era en los albores de la guerra, y no mucho después había de confirmar el propio estadista, con elegante frase, que ha pasado ya con pleno derecho a la Antología histórica, su fe absoluta en el poder decisivo primordial del Arma Aérea. Se trataba entonces de la llamada batalla aérea de la Gran Bretaña, y las palabras pronunciadas por Churchill el 20 de agosto de 1940 fueron éstas:

"Hacia los aviadores británicos, que sin acobardarse ante su inferioridad, incansables en el reto constante a la muerte, están haciendo cambiar la marcha de la guerra mundial, se dirige la gratitud de todos y cada uno de los hogares de esta Isla y de nuestro Imperio. Nunca en el ámbito de la lucha humana han debido tanto tantos a tan pocos."

He aquí el proceso psicológico de una mente excepcional que pasa por grados desde la intuición genial hasta el juicio analítico, fundado en grandiosa experiencia. Otras figuras destacadas de la guerra siguieron análogo proceso mental; políticos y generales de todos los países tuvieron sus correspondientes "Camino de Damasco"; basta leer el estudio biográfico del Mariscal Pétain, del General Laure, para notar el cambio de criterio respecto a la importancia y eficacia de la Aviación en campaña, que sufrió el Mariscal cuando, en febrero de 1931, cesó como Inspector General del Ejército y Vicepresidente del Consejo Superior de la Guerra y pasó a desempeñar el cargo de Inspector General de la Defensa Aérea. Bien curioso también el proceso evolutivo del Mariscal inglés Trenchard, excéptico en sus primeros contactos con la flamante arma y luego ferviente y decidido partidario, con dinámica fe y entusiasmo de apóstol.

Sería instructivo también el examen de las diversas rectificaciones progresivas del criterio adverso al Aire que se produjo en las inteligencias de aquellos detractores ardorosos e intransigentes que llevaron al General americano Mitchell a aptitudes extremas e hicieron recorrer amargo calvario a este gran patriota, vidente y convencido de la necesidad para América de organizar una poderosa flota aérea.

Ya hoy los estadistas inteligentes, por sus medios de información directa, y el gran público, con su gran capacidad de intuición, han formado juicio favorable definitivo acerca de la importancia destacada insuperable de la acción aérea. El público, la masa de lectores de Prensa de todas las naciones, opina hoy, con rara unanimidad, que "las guerras las gana el Aire".

Solas excepciones a criterio tan unánime las constituyen algunas mentalidades de las Marinas y de los Ejércitos, a quienes respetables motivos sentimentales, cierta inercia mental y diversos prejuicios producen resistencia a aceptar la preponderancia del nuevo poderoso instrumento bélico. Para este puñado de discrepantes nada significan los hechos de esta guerra; nada tampoco las frases contundentes de las personas más capacitadas para estimar y ponderar la importancia relativa de las distintas armas en la guerra, como aquellas rotundas de Montgomery, el excelente Generalísimo, ídolo del pueblo inglés. "El nuevo primer principio del Arte de la Guerra es éste: No se debe emprender una batalla hasta haber dominado el aire."

Es el vencido quien de modo más real sabe valorar los efectos de las armas que contra él esgrimió el vencedor; son los alemanes los que nos van a decir la eficacia verdad de la Aviación angloamericana. Fueron las primeras palabras del Mariscal Rumsted al rendirse a los ingleses éstas, bien claras y terminantes:

"Nos ha vencido la terrible y constante acción aérea. Ella ha imposibilitado toda maniobra; ella inmovilizó nuestras reservas; ella desarticuló a nuestro Ejército."

Multitud de frases análogas de vencidos accidentales o de vencidos definitivamente podría traer aquí, en refuerzo y apoyo de mi tesis. No lo hago por no creerlas necesarias. Más elocuentes que las palabras son los hechos, y ahí están, sin que nadie pueda borrarlos ni desvirtuarlos: Noruega, Dunquerque, Creta, Pearl-Harbour, Sicilia; ahí están las ruinas de ciudades, de fábricas, de puertos y de puentes; ahí están las fortalezas que saltaron en pedazos, impotentes ante el efecto de los bombas de varias toneladas; ahí están los desembarcos en Africa del Norte y en Normandía, ahí está el poderoso Ejército alemán, de cientos de Divisiones, desarticulado, sin posibilidad de mover sus reservas, reducido a librar batallas sin coordinación ni enlace.

Inútil parece aclarar que el ser decisiva la acción de un Arma no significa que sobren las demás; que en una batalla naval los acorazados decidan, no implica que sean innecesarios cruceros, torpederos y aún avisos. Para ciertas acciones la Aviación se basta, pero para otras requiere la cooperación de la Marina y del Ejército. Buen ejemplo de ello la actual campaña del Pacífico, en que la acción aérea es preferente, pero actúa en íntima colaboración, perfectamente coordinada con sus armas hermanas de Mar y Tierra.

Un ejemplo de cómo fué para Alemania la acción aérea enemiga en sus últimos tiempos, voy a citar para terminar. ¿Cuántos Mariscales tenía Alemania por cada millón de soldados movilizados? No pasarían de dos o tres. Pues bien, dos de ellos, Rommel y Von Boch, han muerto en el campo por acción directa del fuego aéreo; aplíquese el cálculo de probabilidades y se deducirá la seguridad de poder suprimir los signos ortográficos que limitan inicial y terminalmente el título de este trabajo.

Sin recurrir a ejemplos, basta la sencilla elocuencia de unas cifras para poner en evidencia lo terrible de la acción aérea que ha tenido que sufrir por su desgracia Alemania en esta campaña. En el siguiente cuadro se han ordenado los pesos de toneladas de bombas arrojadas por las Aviaciones estratégicas americanas e inglesas sobre Alemania, datos tomados de una declaración oficial hecha en la Cámara de los Comunes por el Secretario del Aire, Sir Archibald Sinclair.

RESUMEN DE LOS BOMBARDEOS SOBRE ALEMANIA DE LAS AVIACIONES INGLESA Y AMERICANA

	AÑOS						Totales
	1940	1941	1942	1943	1944	1945 (4 meses)	
R. A. F....	13.000	32.000	45.500	157.500	547.000	191.000	986.000
F. A. N. A.	>	>	1.500	48.500	578.000	263.000	891.000
	13.000	32.000	47.000	206.000	1.125.000	454.000	1.877.000

En estas cifras no están contadas los centenares de toneladas lanzadas por las fuerzas aéreas tácticas. Entre unas y otras, en los últimos dieciséis meses de guerra, lanzaron alrededor de dos millones de toneladas.

Hoy nadie niega que los cazas ingleses cambiaron la faz

de la guerra en 1940, que los "Stukas" y bombarderos alemanes resolvieron de modo fulminante las invasiones de Polonia y Francia. Que los avances y retrocesos en el Norte de Africa dependieron de las alternativas del dominio aéreo en el Mediterráneo; que por no tenerlo en el mar del Norte Inglaterra, hubo de reembarcar sus tropas en Noruega; que Creta demostró en 1941 que sólo la Aviación puede conquistar una isla, defendida y guarnecida, expulsando previamente de las aguas de ésta a una poderosa flota que dominaba el Mediterráneo, y que desde principio de 1943 la superioridad en el aire de los aliados dió a estos la posibilidad de emprender con éxito seguro cuantas em-

presas creyeron acertadas, pasando a sus manos la iniciativa, quedando reducido el adversario a intentar parar, sin conseguirlo, los golpes sucesivos en Africa, en Sicilia, en Normandía, en el Rhin.

Hoy, con este oco pio de elementos de juicio, no es necesario esperar a que los Estados Mayores beligerantes publiquen sus estadísticas y crónicas de la guerra, ni a que se inicie la redacción de nuevas normas y principios doctrinales, para dar por sentado e incontrovertible uno nuevo terminante:

ES DECISIVA LA AVIACION EN UNA GUERRA

