

# La fuerza de ofensiva estratégica

Por el Teniente Coronel FRANK R. PANCAKE

(De *Air University Quarterly Review*.)

En los tres años transcurridos desde que terminó la segunda guerra mundial, el pueblo americano ha podido percatarse de varios hechos altamente significativos. Primero: que la conclusión victoriosa de una guerra no asegura una paz aceptable y duradera. Segundo: que las Naciones Unidas están todavía muy lejos de haber alcanzado su madurez como instrumento capaz de colocar la guerra fuera de la ley y preservar la seguridad del mundo frente a cualquier posible agresor. Tercero: que los Estados Unidos han heredado de la Gran Bretaña el papel de rectores entre las naciones democráticas del mundo.

Tras un período de creciente desilusión, y durante el cual comenzamos a comprender y darnos cuenta de esta y otras verdades, hemos llegado, por fin, a convencernos de que si es que en nuestra época hemos de disfrutar de paz, ésta tendrá que ser una "Pax Americana". Y se han abierto más los ojos a la realidad de que el instrumento de la "Pax Americana" tiene que ser el poder aéreo, del mismo modo, precisamente, que el instrumento que hizo posible la "Pax Britannica" hace un siglo fué el poder naval. Hemos terminado por convencernos de que no se nos escuchará en conferencia alguna ni se nos prestará atención en los vestíbulos de la O. N. U., ni obtendremos o conservaremos el respeto de los países agresores, ni seremos capaces de lograr un razonable grado de seguridad, a menos que dispongamos de una fuerza ofensiva de unidades aéreas de elevado nivel de entrenamiento y capaces de atacar inmediatamente los objetivos vitales del enemigo en su propio territorio.

Así, pues, la carga primordial que representa la tarea de velar por la seguridad de los Estados Unidos descansa, sencillamente, en la fuerza ofensiva estratégica de nuestra Arma aérea. Por ello nos toca necesariamente estudiar con cuidado las necesidades o requisitos que exige esta fuerza de ofensiva estratégica, al objeto de poder estar seguros en todo momento de que

es capaz de realizar su misión con la mayor precisión y garantía de éxito. Su fracaso podría muy bien significar la destrucción y la ruina. ¿Cuáles son, por tanto, los requisitos o necesidades fundamentales que han de satisfacerse si se quiere que las operaciones de la fuerza aérea estratégica tengan éxito?

Primer requisito: *Conocimiento completo de los objetivos económicos, industriales, militares y políticos de los posibles estados enemigos, incluyendo los elementos vitales de su capacidad para librar la guerra.*

El General H. H. Arnold, en su "Tercer Informe del Comandante General de las Fuerzas Aéreas del Ejército al Secretario de Guerra", de 12 de noviembre de 1945, expresó esta necesidad de la siguiente forma: "Mantener constantemente al día la información relativa a todas las fases de la vida nacional, economía y filosofía de los potenciales estados enemigos, mediante una organización de información de amplitud mundial". Y más adelante: "Llevar a cabo un análisis—revisado constantemente para tener en cuenta cualquier modificación que ocurra—al objeto de poner de manifiesto la importancia de todas las industrias y demás actividades de los posibles enemigos y valorar, asimismo, la importancia relativa de cada uno de los elementos que constituyen cada actividad". En pocas palabras: hemos de conocer los puntos débiles y de "embotellamiento" o congestión del sistema económico de cada país, antes de poder orientar nuestras operaciones en tiempos de guerra contra tales puntos débiles.

Para conseguir que pueda disponerse de esta información hasta el mayor grado de detalle posible, cuando exista ya el peligro de que comiencen las hostilidades, hemos de contar con una organización de información no inferior a ninguna de las que existan en el mundo; un sistema que permitirá a nuestra fuerza aérea estar al corriente constantemente de los progresos logrados en todos los demás países del mundo. El análisis de esta información ha de realizarse

continuamente para poder estar seguros de cuáles son los elementos de importancia vital, dónde se encuentran situados sus componentes y cuál es la disposición material de cada uno de éstos.

La maquinaria para la obtención de esta información—la Central Intelligence Agency (Organismo Central del Servicio de Información)—existe ya. Este organismo se ha establecido haciéndosele responsable de recopilar y coordinar toda información que afecte a nuestra seguridad nacional, y analiza y difunde esta información a los organismos que la utilizan, de los cuales uno de los más importantes es la Fuerza Aérea de los Estados Unidos. A su vez, la USAF pasa la información pertinente al Mando de Estrategia Aérea y a sus unidades subordinadas. Sin embargo, aunque existe la organización de información, queda pendiente la tremenda tarea de lograr que funcione de manera apropiada. No podemos permitirnos el lujo de esperar a que hayan comenzado las hostilidades para conseguir que esta máquina informativa funcione eficazmente. En la segunda guerra mundial cometimos este error, y si no hubiéramos acudido al Servicio Secreto Inglés (British Intelligence Service) y a los de otros países aliados, no hubiéramos podido desencadenar nuestra guerra aérea estratégica contra Alemania en el verano de 1942. No hubiéramos sabido qué es lo que tenemos que bombardear. Se necesitaron varios años desde Pearl Harbour para reunir la información sobre el Japón que se necesitaba. Una negligencia de esta índole en los actuales años de paz sabemos que sería fatal necesariamente en caso de que estallara una nueva guerra.

Segundo requisito: *Un poder aéreo estratégico en potencia, capaz de desencadenar ataques destructores inmediatamente después del comienzo de las hostilidades.* Además de saber dónde y qué es lo que hay que atacar, es evidente que tenemos que contar con el arma con que poder hacerlo. En la próxima guerra no podremos asestar golpes decisivos sóamente con proyectos. No tendremos tiempo para prepararnos. En los primeros días o semanas que sigan a la embestida inicial se decidirá si los Estados Unidos fracasan o no en su capacidad para librar una guerra decisiva.

El General Spaatz, en su *Poder aéreo estratégico: Realizaci3n de un concepto* (Foreign Affairs, abril 1946), ha expuesto este punto, recalculándolo bien. Al hablar de lo que nuestra ex-

periencia nos enseñó en la pasada guerra en cuanto al poder aéreo estratégico, dice:

“Una de las lecciones es que el tiempo que se nos concedió para prepararnos constituyó un factor absolutamente esencial para que pudiéramos lograr el éxito final. Fuimos avisados en 1939, y en 1941 se habían logrado considerables progresos. Después de Pearl Harbour, con los Estados Unidos ya en guerra, dispusimos de dos años y medio más para organizar la fuerza ofensiva que plasmara en realidad el concepto estratégico. El tiempo que en total se nos concedió para prepararnos para el asalto final fué de cuatro años y medio. No puede pensarse que se nos vuelva a conceder nunca esta oportunidad... Si nuestras Fuerzas aéreas de tiempo de paz hubiesen mantenido durante la tercera decena del siglo el nivel que alcanzaban simplemente en la fecha del ataque de Pearl Harbour y, por consiguiente, hubieran estado listas para actuar en el primer año de guerra en las condiciones en que se encontraron a mediados de 1942, el tremendo y costoso esfuerzo que hubimos de realizar en los dos años y medio que siguieron a Pearl Harbour hubiera sido mucho más reducido. Hubiéramos atacado el corazón del enemigo mucho antes. Incluso podría concebirse que la existencia en 1939 de una fuerza aérea americana “en potencia” completa hubiera podido evitar que estallara la guerra. En la próxima, si es que estalla algún día, la resistencia de nuestros aliados frente al enemigo común no servirá para concedernos cuatro años y medio de tiempo para organizar nuestra Aviación. América constituirá el “objetivo número uno”, y nosotros fracasaremos, o no fracasaremos, a base de la fuerza aérea de que dispongamos en ese primer momento crucial.”

Corolario de este segundo requisito de contar con una aviación estratégica en potencia, lo constituye la necesidad del poder de penetración. Nuestros aviones han de poder penetrar en el campo enemigo y destruir sus objetivos, ya que de otra forma no contaríamos con una verdadera Aviación potencia, sino, simplemente, con determinado número de hombres y máquinas impotentes. La fuerza aérea estratégica tiene que emplear un equipo y una técnica que puedan competir con las defensas enemigas y permitirle alcanzar sus objetivos, o bien ha de admitir la derrota.

Tercer requisito: *La posesión de bases desde las que puedan atacarse los elementos vitales de nuestros enemigos en potencia.* La satisfacción de esta necesidad, como es natural, está relacionada directamente con el radio de acción de los aviones empleados. Hemos de esforzarnos en conseguir aviones cuya autonomía sea lo suficientemente amplia como para permitirles operar desde los Estados Unidos contra objetivos situados en cualquier punto del globo terrestre. Mientras, hemos de esforzarnos también en obtener y conservar bases que se encuentren situadas dentro de una distancia desde la que puedan ser atacados nuestros enemigos potenciales.

Hemos de recordar también—en la pasada guerra tuvimos de ello amarga experiencia—que la posesión de bases en tiempo de paz no es lo mismo, ni mucho menos, que la posesión de bases en tiempo de guerra. Nos dimos cuenta de esto cuando, impotentes, vimos cómo, al principio de la guerra, los japoneses invadían Wake, Guam, las Filipinas, Hong-Kong y Singapur. Estas islas, en lugar de constituir los puntos fuertes de nuestro recinto exterior de defensa, se convirtieron en “puntas de lanza”, que el enemigo dirigía, en su ataque, contra nuestro propio corazón. Si nuestras bases en los rincones más apartados de la tierra han de servir para el fin que se proyectan, tienen que contar con una guarnición adecuada y estar equipadas convenientemente, de forma que resistan un asedio inicial, debiendo asimismo estar listas en todo momento las tropas aerotransportadas y la aviación de apoyo para acudir a rescatarlas. A menos que nos hallemos preparados para tal eventualidad, nuestras bases nos harán más daño que provecho. Y eso sin contar con que el apoyo de bases muy distantes será difícil y requerirá el transporte aéreo de enormes contingentes de apoyo.

Cuarto requisito: Nuestro cuarto requisito, lógicamente, va pisándole los talones al tercero. Si sabemos lo que hay que atacar, contamos con una Aviación que nos permita hacerlo y poseemos bases desde las que lanzar esta aviación, a pesar de todo ello no podemos estar seguros del éxito de las operaciones a menos que contemos con *recursos suficientes de personal, material y capacidad de producción para respaldar nuestro esfuerzo aéreo por el tiempo que dure la guerra aérea estratégica.* Nuestro esfuerzo inicial ha de ser considerable, fuerte; pero ha de ir seguido de una serie de ataques cada vez más potentes, hasta acabar completamente con la vo-

luntad de resistencia del enemigo. Ya hemos hecho hincapié en la necesidad de contar con una fuerza ofensiva adecuada desde un principio. Puede ocurrir muy bien que sea esta fuerza todo cuanto tengamos que emplear y que baste al fin perseguido; pero, no obstante, no podemos descartar la posibilidad de que el momento decisivo se vaya retrasando. Esto quiere decir que hemos de tener preparados nuestros recursos de personal, material y capacidad productora de manera que puedan rápidamente adaptarse a la situación bélica en caso de necesidad.

De importancia vital es también que esta transformación se prepare, en cuanto se refiere a la cronología de su desarrollo, teniendo muy en cuenta la “duración” de la fuerza aérea estratégica que se mantiene preparada para actuar. Como esta “duración” es necesariamente limitada, hemos de poder adaptar nuestros recursos a las operaciones en tiempos de guerra.

Esto quiere decir, antes que nada, que hay que contar con una reserva de personal capacitado. Como resultado del enorme programa de instrucción desarrollado en la segunda guerra mundial, actualmente contamos con la reserva más rica de aviadores que existe en el mundo. No podemos consentir que esta reserva de mentalidades y capacidades aeronáuticas se diluya y desintegre a causa de la falta de interés por las necesidades militares de la nación. Esto se traduce en la necesidad de contar con un programa realista y progresivo de instrucción del personal de reserva, que mantenga capacidades a los oficiales y soldados de la misma con relación al material y equipo aéreo estratégico. También significa el esfuerzo coordinado con el Mando de Instrucción Aérea para asegurarnos de que las unidades estratégicas contarán con personal capacitado en número suficiente para reemplazar al que vaya perdiendo.

Nuestras investigaciones en el campo aeronáutico han de tener carácter continuo y progresivo. Nuestras armas tienen que ser las mejores que la ciencia y la industria puedan obtener, y hemos de esforzarnos todo lo posible en mejorarlas constantemente. El órgano que ha de utilizarlas—el Mando de Estrategia Aérea y sus unidades subordinadas—puede y tiene que poner de relieve los defectos de su material y pensar siempre en el futuro cuando sugiera su sustitución por material nuevo y mejor.

Cuanto nuestros instrumentos bélicos estén perfeccionados ha de informarse a los dirigentes de la industria en cuanto a las necesidades aproximadas del poder aéreo estratégico en tiempo

de guerra, de manera que puedan confeccionarse los planes necesarios para facilitar la adaptación de la actividad industrial a la fabricación en serie, en gran escala, dentro del menor período de tiempo posible. Puede que sea necesario incluso levantar instalaciones de importancia vital y mantenerlas a la expectativa. Los rectores de la estrategia aérea no han de dejar cajón sin revolver para asegurarse de que nuestra capacidad de producción puede adaptarse a tiempo a las operaciones de tiempo de guerra para apoyar nuestra ofensiva aérea durante los primeros días cruciales de la lucha.

Quinto requisito: *Un adecuado apoyo logístico*. Si hemos satisfecho la cuarta necesidad y contamos con los suficientes recursos en cuanto a hombres, material y capacidad de producción, hemos de reconocer que nuestra fuerza aérea estratégica no está en condiciones de prestar un servicio continuado hasta tanto el personal y el material que vayan necesitando afluya con regularidad a las divisiones y brigadas que han de utilizarlo.

La segunda guerra mundial ha sido denominada frecuentemente "guerra logística". Las batallas aéreas que se perdían y el sacrificio de territorios al enemigo se explicaban comúnmente acudiendo a la expresión "demasiado poco y demasiado tarde". Solamente cambió la marea en el campo táctico cuando hubimos superado ya las dificultades logísticas.

La segunda guerra mundial nos facilitó un excelente ejemplo de verse el poder aéreo estratégico reducido casi a la impotencia a causa de los problemas logísticos que planteaba el operar desde bases remotas de ultramar (el de las fuerzas de aviones "B-29" en China). Durante diez meses, aproximadamente, de operaciones en la India y en China, el XX Mando de Bombardeo alcanzó a los japoneses propiamente sólo en seis ocasiones, realizando un total de *cuarenta y cuatro* operaciones contra toda clase de objetivos, o sea, un promedio de 4,4 al mes. Después de que esta fuerza fué trasladada a las Marianas, constituyendo la 58 "Wing" de Bombardeo, su eficacia aumentó enormemente, llegando a ser una unidad tan digna de confianza como cualquiera de las Brigadas (Wings) de la 20.<sup>a</sup> Fuerza Aérea. En tres meses y medio realizó *treinta y cuatro* operaciones, con un promedio mensual de diez. La razón principal de esta transformación fué la ausencia de problemas logísticos insolubles como los que abrumbaban a nuestras fuerzas en China.

La lección está clara para el futuro. Las unidades aéreas estratégicas no pueden llevar a cabo eficazmente sus operaciones contra un enemigo cualquiera a menos que pueda facilitárseles el apoyo logístico necesario.

Sexto requisito: *Transmisiones adecuadas*. La fuerza aérea estratégica necesita los siguientes servicios de Transmisiones: circuitos que enlacen el Mando con los Cuarteles generales superiores y con las unidades subordinadas; control de operaciones entre los aviones y entre éstos y el suelo (en ambos sentidos), y ayudas a la navegación y para las operaciones de bombardeo. Estas facilidades existían en condiciones bastante satisfactorias al terminar la segunda guerra mundial. Antes de que estalle otra nueva deberán mejorarse considerablemente todas ellas. Es especialmente imperiosa la necesidad de que hagamos cuanto sea posible por mejorar nuestro equipo de bombardeo a ciegas y nuestros medios de transmisiones sobre grandes distancias.

Séptimo requisito: *Un sólido plan de acción*. El plan básico para el empleo del poder aéreo estratégico es atacar los objetivos vitales de la estructura nacional enemiga, tales como su industria pesada, transportes, industria petrolífera y fuentes de energía eléctrica. Si debiéramos suficientemente estos elementos vitales, podemos obligarle a capitular, aunque mientras tanto tengamos tal vez que atacar a su aviación estratégica para evitar que a su vez ataque nuestros objetivos vitales. Este procedimiento de empleo del poder aéreo estratégico demostró de forma tan decisiva su utilidad en el pasado conflicto, que damos por seguro que será el que se utilice en cualquier guerra futura. Sin embargo, además de este plan de acción conjunta, tiene que haber una serie de planes detallados, especialmente confeccionados para hacer frente a cada uno de nuestros potenciales enemigos. Hemos de recopilar nuestra información, escoger los futuros objetivos y planear cómo vamos a destruir o a neutralizar éstos.

Cuando hayamos determinado sobre los mapas nuestros planes estratégicos, su realización propiamente dicha constituye una responsabilidad que recae sobre los jefes de nuestra fuerza aérea estratégica. Ellos son quienes han de desarrollar sus planes tácticos para plasmar en realidad esta estrategia preconcebida.

En la experiencia que obtuvo la 20.<sup>a</sup> Fuerza Aérea tenemos un excelente ejemplo del des-

arrollo de un plan de acción bien basado. El plan inicial para el empleo de las "B-29" contra el Japón fué confeccionado sobre la base de los procedimientos que la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea había probado y encontrado satisfactorios en la guerra en Europa (formaciones de bombardeo diurno a gran altura). Después de todo, el "B-29" había sido proyectado específicamente para emplearlo según esta táctica. Sin embargo, tres meses de aplicación de la misma no produjeron los resultados que se esperaban. El Japón solamente había recibido algunos arañazos. Los resultados indicaron que se necesitaba urgentemente un nuevo plan de acción. La solución la dieron los ataques incendiarios y bombardeos llevados a cabo durante la noche y a baja altura, completados con el minado desde aviones y con bombardeos diurnos. El nuevo plan constituyó el principio del fin de la guerra del Pacífico.

Necesitamos, por tanto, un plan estratégico de conjunto, bien fundamentado, dirigido contra los objetivos vitales del enemigo, y, además, un plan táctico, que facilitará el empleo adecuado de nuestra fuerza ofensiva en el cumplimiento de su misión.

Octavo requisito: *Constancia en la aplicación del plan de acción*. Nuestro último principio parece obvio a primera vista, pero no es, ni con mucho, el menos importante. Se trata de continuar desarrollando el plan de acción sin descanso ni interrupción hasta que el sistema económico del enemigo se haya derrumbado y se haya logrado terminar con su voluntad de resistencia. Esto quiere decir que no deberá distraerse al poder aéreo estratégico empleándolo contra objetivos tácticos, salvo en casos extremos. Hay que tener presente que las consecuencias de los asaltos aéreos estratégicos son como el desarrollo del cáncer. Sus efectos no se muestran inmediatamente, pero sus resultados finales son fatales.

Probablemente, el ejemplo más sobresaliente de operaciones aéreas estratégicas que fracasaron porque el plan de acción no se continuó desarrollando hasta llegar a una conclusión definitiva, lo constituyó la batalla aérea alemana contra Inglaterra. Ya en 1938 la Luftwaffe contaba con un "Plan de estudio" de la Gran Bretaña; análisis informativo de dicho país en que se incluían sus puntos débiles desde el punto de vista estratégico. La Aviación nazi fué orientada primeramente contra la RAF y los obje-

tivos de la industria aeronáutica, al objeto de eliminar toda amenaza para la Luftwaffe y poder establecer así su supremacía aérea en los cielos ingleses. Luego la Fuerza Aérea alemana atacó los barcos y las instalaciones portuarias, intentando obstaculizar el aprovisionamiento inglés y cortar sus importaciones de material de guerra. Los alemanes contaban con un buen plan de acción; pero fracasaron por una razón fundamental: Goering no se ajustó a él. Hitler le presionaba para que destruyera las ciudades inglesas, y la Marina alemana apremiaba para que los aviones realizaran operaciones de minado y de bombardeo de barcos. El resultado final fué una enorme dispersión de esfuerzos y el fracaso del intento de arrebatar a la RAF el control del aire, con la derrota en la actualmente histórica Batalla de Inglaterra. Los alemanes contaban con un plan, pero no supieron "verlo" como hacía falta.

En contraste directo con el esfuerzo alemán que hemos indicado, surgió el Plan de Ofensiva Combinada de Bombardeo de los Aliados, aprobado en junio de 1943 por los Jefes del Estado Mayor conjunto, y que exigía el bombardeo constante, día y noche, de los objetivos estratégicos alemanes. El fin que perseguía este plan era "la destrucción y dislocación del sistema económico, industrial y militar alemán y el socavamiento de la moral de la población hasta el punto de terminar con su capacidad de resistencia". Las ruinas de Alemania testimonian que los objetivos se alcanzaron plenamente. Y lo fueron porque las fuerzas aéreas estratégicas de los aliados en Europa contaban con un plan de acción perfectamente definido y lo siguieron hasta su victoriosa conclusión.

En resumen: Los requisitos para llevar a cabo con éxito las operaciones de estrategia aérea son: un sistema de información de la mejor clase, una fuerza aérea estratégica "en potencia", bases adecuadas y recursos suficientes, apoyo logístico y transmisiones adecuadas y un plan de acción bien fundamentado, además de la necesidad de ajustarse al mismo sin descanso.

En caso de que estalle una nueva guerra, nuestro primer esfuerzo ofensivo—y tal vez el único—lo constituirán los ataques aéreos estratégicos. Es imperiosamente necesario que las operaciones alcancen el éxito previsto. Los requisitos enumerados, debidamente cumplimentados, garantizarán el éxito de una campaña aérea estratégica que, a su vez, garantizará el éxito de la guerra.