

Aeronáutica Militar

El concepto de dominio en la guerra

Por el Teniente General

KINDELÁN

El lema cumbre—que pudiéramos decir—del General Douhet fué la expresión, por él creada, de “Dominio del Aire”. Cuando sus impugnadores llegaron a poner en tela de juicio la posibilidad de tal dominio absoluto, aclaraba Douhet que, por lo menos, era necesario y suficiente asegurarse la supremacía aérea.

En la época actual, en que todavía es discutido el genial preconizador de los Ejércitos del Aire, y hay quien no ha logrado calibrar la exacta significación de los acontecimientos aéreos que estamos presenciando, el siguiente artículo del General Kindelán—a cuya autoridad personal se suma la del Jefe que fué del Aire Nacional durante la Cruzada—viene a concretar y precisar los conceptos de dominio y supremacía (en Tierra, Mar y Cielo) en términos que era necesario formular para desvanecer nebulosas perjudiciales a la clara comprensión de los hechos que acaecen en la presente guerra europea.

Tema complejo el enunciado, que estudiaré con la única pretensión de exponer algunas sugerencias acerca de la actual evolución del Concepto de Dominio hacia nuevas formas y preceptos. El dominio del terreno, el del mar y el del aire, desde que el hombre, al volar, ha introducido al espacio en el teatro de sus actividades bélicas, se interfieren de modo recíproco; ya no es sólo la flota marítima la encargada de dominar los mares, sino que comparte con las fuerzas aéreas aquella misión, hasta ahora específica y exclusiva. Sigue siendo posible el dominio del Mar, y aun el de la Tierra, en casos excepcionales, por el poder naval; pero ya éste raras veces actuará sin colaboración del Aire, el cual, a su vez, puede por sí solo dominar la Tierra y también el Mar, así como el Ejército de Tierra puede llegar a alcanzar, solo o con ayuda, el dominio circunstancial del Mar o del Aire.

Será excepcional en lo futuro—lo es ya en la actualidad—toda actuación aislada e independiente de uno solo de los Ejércitos de Mar, Tierra y Aire; sobre todo de la de éste no prescindirán jamás voluntariamente los otros dos, y sólo la dura necesidad obligará a veces a uno de los beligerantes a operar sin auxilio aéreo, con su Flota o con su Ejército, en los casos en que una aplastante superioridad del enemigo haya destrozado y dejado inoperante a la Aviación de uno de los bandos en lid.

Se comprende fácilmente que sólo por la entrada de la nueva Arma, el concepto de dominio en Arte Militar ha tenido que experimentar modificaciones profundas, y más si se tienen en cuenta las modalidades especiales del Arma Aérea y las limitaciones que sus características imponen al dominio aéreo en tiempo y

en espacio, así como la diferencia neta y clara que ha introducido entre dos conceptos casi confundidos: dominio y ocupación.

El dominio del terreno por un Ejército solía ser absoluto. Cuando un Ejército conquistaba una ciudad o un país, mandaba en él con plena soberanía; los términos dominio y ocupación son casi sinónimos en la guerra terrestre: quien ocupa, domina, ejerce todos los poderes. Sin tener carácter de eternidad, el dominio terrestre de un Ejército es más duradero en conjunto que los de Mar y Aire; suele ser permanente en la extensión dominada, descontando las pequeñas fluctuaciones de las líneas de contacto. Es también más absoluto: un Ejército que ocupa una comarca ejerce en ella autoridad completa en todas las actividades vitales; impone su ley hasta el capricho, administra justicia, recauda tributos, limita los derechos individuales y colectivos de los habitantes, hasta prohibirles exteriorizar sus sentimientos e incluso manifestar sus creencias religiosas; les fija residencia; les impide toda comunicación con el exterior de la zona ocupada, y puede llegar, si no dentro del Derecho, sí de hecho, a reducirles a servidumbre y hasta sancionar con la muerte, a título de castigo, de prevención o de represalia, a un cierto número de los vencidos.

Complemento de este dominio, por razón de contraste, es la imposibilidad en que el enemigo se encuentra de oponerse a las medidas de soberanía que se acaban de señalar. De no ser así, el dominio sería incompleto, precario y ficticio; no sería, en verdad, dominio, sino ocupación; para que exista dominio es preciso que sólo una voluntad impere dentro del perímetro del área ocupada.

Cuando suceda de este modo, al enemigo idóneo no le es dado ejercer acción contraria dentro de la periferia de esta comarca; solamente el enemigo aéreo siempre, y el naval en caso de que la comarca sea costera, pueden hostilizar más o menos ciertas zonas del interior, pero sin ejercer en ellas soberanía ni autoridad.

Hay casos de excepción en los que no precisa ocupar para dominar; podemos citar entre ellos el de una comarca montañosa abrupta, el dominio de la cual puede obtenerse rodeándola e interceptando sus caminos de acceso sin internarse en sus fragosidades. También los desiertos y estepas pueden dominarse sin ocupación material.

El dominio del mar es otra cosa; menos absoluto, en general, que el de la tierra, puede llegar a ser bastante completo en ciertos casos. Depende su fuerza y su eficacia principalmente de la desproporción que exista entre las potencias navales de los beligerantes y de la situación geográfica de una y otra. En la hipótesis, por ejemplo, de una guerra entre Inglaterra e Irlanda, podría la primera ejercer tal dominio marítimo que impidiese toda relación de la segunda con el exterior y provocara un colapso en la vida del Eire que decidiera el término de la guerra. En cambio, si la lucha fuese contra Italia, contra España o contra otra península, o bien contra un archipiélago lejano y fuerte, como el Japón, el dominio del mar no tendría eficacia bastante para alcanzar por sí solo la victoria, ni sería absoluto, ya que las actividades de la vida nacional, aunque perturbadas en parte por el bloqueo y las acciones costeras, subsistirían con la posible normalidad, y toda la autoridad que el enemigo dominador del mar podía vanagloriarse de ejercer, quedaría limitada a disminuir la ración alimenticia de los habitantes del país bloqueado y a obligarles a caminar a oscuras por las calles de las poblaciones del litoral.

No es fácil alcanzar el absoluto dominio del mar en el orden militar. Bien se está demostrando en esta guerra, en que una marcada desproporción entre los poderes navales de Alemania e Inglaterra no ha impedido a la potencia más débil en el mar perturbar gravemente el tráfico del enemigo, y aun realizar operaciones militares como las de Noruega, que parecía exigir para su ejecución un previo absoluto dominio del mar del Norte.

Pasaron ya los tiempos en que una gran Escuadra aseguraba el pleno dominio del mar desde sus fondeaderos, incluso con los fuegos apagados, obrando en potencia, "in being". En la guerra de 1914 aún se mantuvo incólume el mito: creyeron ambas Escuadras que ancladas en sus bases actuaban poderosamente en el curso de la guerra, y desaprovecharon magníficas ocasiones. Ya pudieron comprobarlo a su costa y con dolor profundo los germanos al verse en el triste caso de tener que entregar incólume su magnífica Flota a los ingleses sin haber rendido lo que de su calidad y del entusiasmo de sus marinos era lícito esperar. Aprovecharon la dura lección, y en esta guerra, con menos poder naval, no temen exponer sus contados buques a la destrucción y al hundimiento si su sacrificio sirve al fin común por daño causado al enemigo, o de auxilio eficaz a operaciones como la de Noruega.

El dominio del mar tiene graduaciones y zonas de

mayor o menor intensidad; el que los aliados durante la guerra de 1914 ejercieron fué casi absoluto en el Mediterráneo y en los océanos; en cambio, se ejerció en grado menor en el mar del Norte y en el Báltico. No llegó, sin embargo, a ser comparable a un dominio terrestre efectivo, ya que existían para limitarlo los submarinos y algunos cruceros y buques corsarios alemanes. En líneas generales se cumplió, sin embargo, el doble objetivo que en aquella ocasión correspondía al dominio del mar; uno, de modo absoluto: el prohibir todo tráfico marítimo al adversario; otro, de modo relativo, pero suficiente: el proteger el tráfico propio, dándole bastante seguridad. Hubo un momento en 1917 en el que la eficaz actuación del arma submarina alemana estuvo a pique de frustrar esta segunda modalidad de dominio y hacer perder la guerra a los aliados; pero desde la entrada de los Estados Unidos se restableció la situación, y el paso a través del Atlántico de su Ejército expedicionario sin pérdidas sensibles fué prueba de seguridad del tráfico.

En la guerra a que asistimos ahora ha podido celebrarse a bordo de un buque de guerra una entrevista entre el Presidente de los Estados Unidos y el del Consejo inglés; ello parece un exponente de dominio del Océano, y sin embargo, la realidad es muy otra; en todo caso significaría tan sólo que existen zonas de bastante dominio en aguas americanas. Claro es que Mussolini y Hitler sólo podrían entrevistarse sin gran riesgo en aguas del Báltico o del Adriático.

Aun aceptada la hipótesis del dominio naval, no se ejerce nunca con la plenitud que el terrestre; la acción coactiva sobre los tripulantes y pasajeros de los buques neutrales sólo se hace efectiva al ejecutar la visita que el Derecho internacional autoriza. Respecto a los enemigos, su trato es el de prisioneros de guerra, y el mismo derecho los protege en cierto modo. En resumen, sólo puede aspirarse hoy en los mares extensos a un predominio o supremacía naval.

El dominio del mar puede ser ejercido desde el aire. Está ya fuera de dudas que mares interiores no muy extensos, como el Adriático, el Báltico, el mar del Norte y hasta el Mediterráneo, pueden ser dominados desde el aire, siendo una utopía, en cambio, en el momento actual extender a los grandes mares y océanos tal posibilidad de dominio por aire.

Pero el dominio por los aeroplanos ejercido presenta limitaciones y peculiaridades que conviene examinar. La Aviación tiene entre sus posibilidades, tan extensas y variadas, tres misiones de dominio: dominar el aire, dominar el mar y dominar la tierra; es decir, ejercer una acción prohibitiva contra el Arma Aérea del enemigo, contra su tráfico marcial y civil marítimos y contra su Ejército terrestre.

En su misión primera trabaja por su propia seguridad, por la de las otras Armas y por la de la vida civil de la parte de territorio cuya defensa se le confía; en ella es posible alcanzar la plena soberanía, para lo cual habrá muchas veces que recorrer un camino duro y difícil, por etapas sucesivas: primero, la de lucha con alternativas; después, la de predominio creciente o supremacía, y por último, la de dominación inconcusa e inalterable. Así procedimos nosotros en las batallas de Brunete y de Gandesa—partiendo en la pri-



Soldados paracaidistas alemanes se disponen a actuar inmediatamente después de tomar tierra en Creta.

mera de una inferioridad marcada—, y de modo general a todo lo largo de nuestra guerra civil, debiendo repetir que el dominio aéreo no es casi nunca absoluto en tiempo y espacio.

Se haría interminable este artículo si en él se examinaran los varios casos que han ocurrido en esta guerra de dominio de un medio o elemento por Arma de otro medio o elemento; con gusto comentaríamos el caso de la invasión de Noruega, demostrando, con datos tomados de los documentos secretos del Estado Mayor francés, publicados en Berlín (“Auswärtiges Amt 1939-1941”, núm. 6), que la empresa de Narvik hubo de ser abandonada por alejamiento de las bases aéreas inglesas, ya que se acreditó como de mucha mayor eficacia el dominio por el aire que el naval. Con no menos agrado examinaría la batalla aero-naval del Atlántico, tan interesante.

Me he de limitar, sin embargo, a un breve comentario, que considero indispensable por lo típico, acerca del caso de Creta, primer ejemplo en la historia militar de que un territorio insular bastante extenso sea atacado, dominado y ocupado por acción preponderante de una Aviación sin previo dominio naval de los mares próximos.

Muy discutida la operación de Creta, tanto en cuanto a su insuficiente motivación cuanto a la ineficacia del éxito obtenido en relación a lo costosa y cruenta que resultó, ello no nos importa para el objeto que aquí perseguimos, ni hace desmerecer la belleza y acierto táctico de esta operación, tanto en su preparación como en las diversas fases de su desarrollo.

Como es ya clásico, la batalla aérea precedió a toda acción terrestre. En pocos días el dominio del aire ale-

mán sobre la isla fué tan completo, que la caza inglesa recibió orden de evacuar los aeródromos insulares, con lo que la atmósfera quedó enteramente libre para el agresor. Entonces se inició en gran escala la operación de desembarco aéreo; fueron primero nutridas unidades de paracaidistas, que conquistaron con bravura extraordinaria aeródromos bien defendidos para que en ellos descendieran los Ju-52 de transporte cargados de tropas y pertrechos bélicos, con tal empuje y desprecio del riesgo, que los aterrizajes se hicieron a veces bajo el fuego del cañón del adversario. Estas tropas, con inferioridad numérica y de medios mecánicos, se extendieron por la isla, reforzadas más tarde por otras que llegaron embarcadas en barcos de poco calado, que efectuaron sin grandes pérdidas el viaje bajo la protección de los aviones y de la Flota naval italiana, llegando, por fin, a la captura del Ejército enemigo y a la conquista total de la isla.

Aquí en Creta, como quizá en otros lugares, actuó un nuevo factor moral de extremada importancia y alta calidad, que yo me atrevo a bautizar con el nombre de “complejo de Hernán Cortés”, o más concretamente, de “complejo de Cozumel” (la playa donde el hecho se produjo).

Esta situación anímica, que los ingleses llaman “Advance without chance of Retreat” (avance sin posible retirada), se ha producido a menudo en la Historia, pero jamás con caracteres tan precisos y netos como en el episodio inicial de la conquista de Méjico, a que antes he aludido, en el que la retirada, quemadas las naves, constituía una imposibilidad física y no sólo moral o simbólica, como en el célebre “alea jacta est” de César, que se refería únicamente a que acababa de

consumar una desobediencia contra el Senado, y nunca a la imposibilidad de cruzar de nuevo el pequeño arroyo Rubicón.

Los paracaidistas alemanes, al pisar Creta, diezmados por el fuego antiaéreo y de defensa de los aeródromos, se encontraban sin posibilidad de volver atrás, y ello debió de hacer nacer en su pecho el sentimiento heroico que inmortalizó a tantos hombres que, cercados por enemigo numeroso e inexorable, decidieron vender caras sus vidas y sintieron centuplicarse el poder de sus armas y el de su brazo, sin que su corazón sufriera desánimo.

Pero no es el momento de analizar la psicología del combatiente en Creta; basta con dejar señalado el episodio a la meditación y estudio del lector, sin tratar de extender por extrapolación las consecuencias ni los modos empleados a otras empresas de mayor volumen y dificultad. Una cosa quiero señalar: era hasta hace poco axiomático que el intento de desembarco en una isla o archipiélago presuponía el dominio del mar circundante. Recientemente se admitía que el principio subsistía íntegro, sólo que hoy el dominio del mar se conquista desde el aire. En Creta, sin embargo, se operó y se venció sin dominar el mar circunvecino plenamente; sería expuesto generalizar, como digo, lo que pudo hacerse en determinadas circunstancias, que no se repetirán a menudo. Que la empresa fué difícil y costosa lo prueba que en la reciente operación de Crimea, una península con un istmo estrecho fuertemente fortificado, pudo repetirse la maniobra de Creta, y se ha preferido, sin embargo, atacar de frente las poderosas defensas por los zapadores y batallones de asalto.

El Führer alemán anunció en memorable ocasión su decidido propósito de ocupar militarmente la Gran Bretaña. lo que planteó al Alto Mando alemán un problema viejo en la Historia, pero difícil y complejo; el mismo que periódicamente se ha repetido en las guerras contra Inglaterra: que un fuerte Ejército continental se encuentre detenido, tras vencer a ingleses o aliados de éstos, en las playas y acantilados del mar del Norte y del canal de la Mancha y decide cruzar las aguas para completar su triunfo. En todos estos episodios históricos (salvo, tal vez, en el de César) ocurría, como hoy, que el agresor no disponía de superioridad naval. Es verdad que entonces no existía, para compensarla, la aérea.

Si los alemanes se deciden un día a invadir la Gran Bretaña o Irlanda, a pesar de las enormes dificultades que cualquiera de ambos supuestos, especialmente el segundo. lleva anexos, se presentarán interesantes problemas de dominio por el aire. Los ingleses, en todo caso, admitiendo prudentemente la hipótesis, han estudiado las posibilidades de realización, y suponen que se trata de un problema de guerra aérea de cierto parecido con el de Creta, salvo la escala y la existencia de fuerzas considerables de caza defensiva, que en Creta no pudieron actuar con eficacia, como quedó indicado, por haber recibido órdenes de evacuar la isla al comenzar la operación.

Como en el caso que comentamos de la antigua Minos, en el de la Gran Bretaña el dominio naval de los mares circundantes pertenece a la Escuadra inglesa más netamente aquí que en Creta, como allí el del

aire puede pasar por cierto tiempo a manos de la Luftwaffe, a lo menos en una zona de mar y de costa, siendo necesario admitirlo como condición "sine qua non" para que la empresa no sea una locura, sin posibilidades de éxito favorable. Para ser viable necesita la operación:

Primero. Obtener supremacía aérea marcada y un cierto dominio en la zona de desembarco aéreo mientras éste dure y se establezcan y consoliden las cabezas de desembarco que son indispensables.

Segundo. Mantener un dominio absoluto en una zona del canal de la Mancha contra toda la "Home Fleet" y fuerzas defensivas inglesas, para que por ella transite con seguridad el tráfico inmenso de hombres, municiones y pertrechos de todo género que requiere el formidable Ejército invasor, y ello durante un período ininterrumpido no menor de tres semanas.

Tercero. Mantener el mismo dominio con interrupción, de manera que las tropas operantes en la isla no queden incomunicadas en sus bases muchos días seguidos. Por lo menos ha de ser necesario que el aprovisionamiento nocturno siga siendo posible.

Dada la actual situación de los poderes navales, el peso de la empresa ha de ser llevado por la Aviación alemana, ayudada en parte por los submarinos y fuerzas navales sutiles de superficie. Aquella habrá de obtener: dominio del mar desde el aire, dominio de tierra desde al aire y dominio total del aire, empresa ésta muy difícil dada la calidad y número de unidades de la R. A. F.

Admiten algunos técnicos alemanes que la operación, con mayor riesgo y menor seguridad, pueda ser ejecutada sin que se obtenga dominio absoluto en el aire ni en el mar, y sí sólo una muy marcada superioridad aérea; y los ingleses admiten también la hipótesis de que, indeciso el dominio del aire durante el largo período que requiera que aquél se incline hacia u otro beligerante, puedan los aviones alemanes de transporte y bombardeo realizar, aunque con gran desgaste, sus misiones en la isla y preconizar para tal caso la idea de un desembarco simultáneo en el Continente con objeto de atacar y destruir en sus bases a los aviones bombarderos y de carga. Si estas sugerencias encuentran eco, como parece, en los altos Centros ingleses, asistiríamos a dos operaciones coetáneas: ataque a un territorio insular y ocupación de parte del mismo por una fuerza aérea continental, y ataque de esta fuerza aérea, con ocupación de sus bases, por una fuerza naval y terrestre insular. Posiblemente, de realizarse el doble supuesto, presentaría el segundo dificultades superiores al primero. El éxito, muy dudoso, de la agresión aérea a la Gran Bretaña contaría, sin embargo, con más posibilidades de éxito que el de desembarco en el norte de Francia y ocupación de las bases aéreas de esa zona.

Con haber expuesto estas consideraciones queda cumplido el fin de este trabajo, que no era el de llegar a formular preceptos ni juicios definitivos en una hora en la que se funden aún en el crisol de una cruenta realidad bélica principios, métodos y creencias con nuevos elementos técnicos. Es prudente esperar al momento de la colada para formular en forma preceptiva o normativa nuevas leyes y modos de guerrear. Hoy ello sería prematuro y expuesto a error.