

Dos lecciones de un marino y la respuesta de un aviador

LECCION PRIMERA

La doctrina pura.

Almirante francés R. CASTEX

El número de julio de 1948 de "Forces Aériennes Françaises" era interesantísimo en lo que concierne a la noción directriz y motriz que constituye la doctrina de guerra del Ejército del Aire.

El General Chassin marca el carácter de primacía de esta doctrina. Después se hacen desfilar las tesis, tan dinámicas como absolutas, de Douhet; el reglamento francés, las concepciones inglesas y norteamericanas, la manera de ver los rusos la de los alemanes, y, en fin, opiniones en materia de "cooperación" del General Brenillac y del General Gerardot.

Leyéndolo he visto volver a la superficie, en una extraña resurrección, todo el pasado, todas las viejas historias, las viejas discusiones y polémicas, los viejos entusiasmos y los viejos escepticismos, todo aquel remolino intelectual en medio del cual los marineros, en el curso de los años 1905-1910, hicieron a su vez crecer penosamente su doctrina. No habría más que reemplazar "superioridad aérea" por "superioridad naval", "Ejército del Aire" por "Marina", etcétera, y casi estaría todo hecho.

¡Bello día de otros tiempos! ¿Dónde estáis? El pensamiento estratégico de los marineros franceses tomaba forma, se descubría, tanto siguiendo sus propias meditaciones personales como bajo la influencia de teorías extranjeras; las de Mahan y las de Colomb. Mahan ponía en evidencia el papel preponderante de la fuerza organizada de "la Flota", en las operaciones marítimas, e indicaba, como objeto esencial, su destrucción, que, según él, debía ser lo primero en urgencia y en importancia, por encima y antes que la conquista de territorios y la guerra contra las comunicaciones. Colomb declaraba y remachaba que el objeto de la guerra naval era adueñarse, hacerse el amo del mar (hoy diríamos "la superioridad naval"), la cual sólo se podía obtener o lograr con la batalla, y que esta prioridad era tan importante que ningún objeto podría ser puesto en paralelo ni parangón con él.

Se traían a cuento, por otra parte, los grandes doctrinarios, los grandes pensadores de la guerra terrestre, los Napoleón, los Clausewitz, los Rustow, los von der Goltz, los Foch. Ellos también decían lo mismo: "Importa, ante todo, aniquilar las Fuerzas enemigas." "El primer objetivo, el principal, es el Ejército enemigo." "Buscar los Ejércitos enemigos para batirlos y destruirlos lo más rápida y totalmente y con la mayor seguridad, he aquí la moral de la guerra moderna." Se amparaban en estas opiniones paralelas y las trasladaban valientemente al medio marítimo, en el cual ellas reforzaban las conclusiones, deducidas sobre la marcha, del estudio de la historia y del simple razonamiento.

Se sacaban dos corolarios:

El de "la cronología de las operaciones" o de su orden de sucesión en el tiempo. "No se debía atender a otras cosas secundarias antes de haber llenado aquella misión principal."

Y el de "distribución de esfuerzos". "Destinar a ese esfuerzo primordial todos los efectivos de que se disponga y no distraer ninguno a otros fines secundarios."

* * *

¿Estaban las lecciones del pasado conformes con esta doctrina pura? Se creía que sí, sinceramente, puesto que se había extraído precisamente de lo que se juzgaba ser la experiencia histórica. Sin embargo, si se hubiese visto más de cerca y menos superficialmente este pasado, se hubieran podido apreciar ciertos hechos que habrían atemperado un poco aquellos primeros ardores.

En la práctica se ven intervenir *servilismos*, es decir, exigencias extrañas a la estrategia del medio, que emanan de otras estrategias, pero no menos dignas de seria consideración y que a veces se imponen de manera imperiosa.

En 1689 le fué ordenado a Chateaurenault transportar, con carácter de primera urgencia, refuerzos para el Ejército de Jacques II (entonces en Irlanda), antes de pensar en medirse con la flota enemiga. Al año siguiente Tourville, conforme a la doctrina moderna (ignorada, desde luego, por él), tomaba como objetivo la

Fuerza Naval organizada enemiga de Herbert, para obtener la superioridad naval deseada, y la ganaba con la victoria de Beveziers. Pero al hacerlo desapareció la esclavitud de tierra, que hubiera exigido que orientase sus operaciones con preferencia hacia el mar de Irlanda, para oponerse a la llegada de Guillermo III y a la de los refuerzos enemigos. Así ocurrió al día siguiente de Beveziers. Habíamos puesto fuera de combate la Fuerza Marítima organizada enemiga, pero habíamos perdido Irlanda y casi perdido la guerra.

Suffren, precursor de Nelson, creador de la tesis de la fuerza organizada, dejó de lado sus queridas teorías cuando antepuso la conquista de la base de Tricomalay antes de haber terminado con la Fuerza enemiga y de haber conseguido la superioridad naval.

Fué esa misma servidumbre terrestre la que obligó en 1904 (al principio de la guerra ruso-japonesa) a la Marina nipona a anteponer el transporte en serie de tropas, destinadas a poner pie en el continente asiático, sin esperar a que la cuestión de la superioridad naval estuviese liquidada; y aquello fué así porque había otros intereses primordiales.

El transporte del Ejército inglés a Francia, ante las narices de la Marina alemana, aún intacta, presentó un caso o problema de la misma naturaleza en 1914, que fué resuelto satisfaciendo a una servidumbre terrestre evidentemente primordial; más tarde, y sin seguridad marítima alguna, se decidieron a hacer los transportes del Ejército servio en 1916, tropas americanas en 1918, expediciones de los Dardanelos, de Salónica, de Palestina, etc.; todas ellas exigidas de un modo absoluto por servidumbres de tierra.

Por otra parte, no se ha hecho otra cosa durante la guerra 1939-1945; y la lista es larga—de aquellas operaciones de carácter naval, sobre todo—que hubo que lanzarse a hacer, costase lo que costase, bajo el imperativo de la estrategia general y las demandas de la estrategia terrestre en Africa, Sicilia, Normandía, el Pacífico; etc., en las cuales la Marina debió plegar su programa al del Ejército de Tierra.

* * *

La servidumbre de la Marina al Aire no ha sido menos imperiosa... Desde que la Aviación ha hecho sentir en la lucha su peso preponderante, la Marina ha debido ocuparse de la de-

fensa y adquisición de posiciones marítimas o insulares que pudieran servir de bases avanzadas para esta nueva arma. En el Pacífico, la conquista de Saipán, de Iwoshima, de Okinawa, no han tenido otro objeto; y ha sido necesario operar frente a una flota japonesa no deshecha, sin haber antes adquirido esa superioridad naval preliminar promulgada por la pura doctrina.

Pero no es esto todo. No hay, en la búsqueda de una determinada estrategia militar (aquí, de la marítima), más que servidumbres militares, que emanan de sus otras dos vecinas servidumbres "inter-ejércitos"; en suma, que van más allá de los límites que encuadran la clásica operación táctica combinada, para extenderse por los dominios estratégicos, en lo que se refiere a la conducción de las operaciones.

Hay aquello que designamos actualmente con el vocablo "cooperación mutua". Hay también otra cosa: hay las servidumbres que provienen de otras estrategias extramilitares, es decir, "civiles". La *política*; fué una de estas razones, por lo que se envió en 1778 un "d'Estaing" a los Estados Unidos de Norteamérica, donde el frente político amenazaba hundirse, en vez de dirigirlo contra la fuerza organizada enemiga, entonces en la Mancha, como lo hubiera querido la doctrina pura naval. También la estrategia *económica* aporta una servidumbre análoga; ella exige, por lo menos, la defensa de las comunicaciones marítimas. La doctrina pura naval dice que la Marina no se ocupará de esto sino más tarde, una vez que la superioridad naval se haya adquirido.

¡Muy bonito! Pero hace falta que el país viva, y a menudo no vive sino por las importaciones por vías marítimas. No se tiene sino una mediocre confianza en la cacareada protección indirecta, y hace falta protegerlas desde el principio con los medios necesarios. Completamente al principio de la guerra 1914-1918, los aliados tuvieron que destinar, por consecuencia, una parte de sus medios a la defensa de las comunicaciones marítimas. Ha ocurrido igual, en cuanto a la batalla del Atlántico, en 1940-1944. La estrategia *financiera* influye en un sentido análogo, pidiendo que la estrategia marítima ejerza sobre el mar acción paralizante sobre las exportaciones enemigas; sean las exportaciones de "los sudistas", durante la guerra americana de Secesión, sean las de los alemanes durante las dos últimas guerras mundiales.

* * *

He aquí la realidad, bastante diferente de la imagen que pudiera formarse con las primeras miradas sobre las enseñanzas de la experiencia de guerra y de las consecuencias, un poco teóricas y abstractas.

Como lo ha dicho también Corbett: "Lógicamente, las operaciones para ejercer la dominación habrían de seguir, en orden cronológico, a aquellas que deben asegurar esta dominación. La guerra, sin embargo, no está conducida por la lógica, y no siempre se puede seguir en la práctica el orden que ella prescribe... Se introducen necesidades extrañas, que hacen inevitable que las operaciones para ejercer tal dominio (como ya logrado) acompañen o sigan a las operaciones destinadas a lograrlo. "La realidad de la guerra no puede más que muy rara vez ofrecer una situación virginal, donde los problemas estratégicos se resuelven por silogismos bien alineados y ordenados." Sustituir "dominación" por "superioridad terrestre, naval o aérea", y tendréis una visión completamente justa y exacta del problema de la cronología de las operaciones, que se apartará un poco de aquel que profesaba acerca de este extremo la "pura doctrina".

En otros términos (como dijo no sé qué humorista), "apoyaos sobre los principios hasta el momento en que ellos cedan y vacilen".

* * *

Pero aquí empieza un drama intelectual e incluso moral. Las consideraciones precedentes parecen dejar un tanto en precario la situación preponderante, que, en nuestro primer impulso, habíamos asignado a la fuerza organizada. Se sienten vacilar las columnas del templo. ¿El edificio se va a hundir? Y, sin embargo, la fuerza organizada es la llave maestra, la base de todo. Un razonamiento banal lo indica y toda la Historia lo clama. ¿Hay, pues, en todo esto choque irremediable de nociones contradictorias irreconciliables?

Felizmente, no es así; y es posible ponerlas de acuerdo por medio de un convenio o compromiso, que será el siguiente: "Si motivos importantes y urgentes obligan a emprender operaciones extrañas al gran principio básico y principal de la obtención de la superioridad, dejando inicialmente a un lado el poner fuera de combate la fuerza organizada enemiga, se emprenderán esas operaciones extrañas ineludibles; pero sin desprestigiar aquella fuerza organizada, estando siempre dispuesto a apresarla

y a combatirla en condiciones favorables en cuanto se manifieste y haga acto de presencia."

En una palabra, se garantizará la seguridad propia contra esa fuerza, sin perder de vista que ella sigue siendo, a pesar de todos los pesares, el factor preponderante, y que por encima del objeto momentáneo, al cual se le sacrifica por causa de servidumbres impuestas, está el fin permanente y decisivo, que es la aniquilación de aquella fuerza enemiga.

Los ingleses, en 1758, lo hicieron así, cuando cubrieron los ataques de nuestras costas con un dispositivo potente, orientado contra nuestra fortaleza principal de Brest. Los japoneses, en 1904, operaron de igual modo cuando llevaron adelante sus desembarcos (completamente heterodoxos) en Manchuria, en las propias narices de la escuadra rusa de Port-Arthur. Los ingleses, en 1914, recordaron la lección, incluyendo la infracción de la norma básica en la cronología de las operaciones.

Hay, sin embargo, que organizar la infracción de tal modo que la operación—desplazada, quizá, en cuanto al momento en que tiene lugar—sirva, no obstante, al objeto permanente del principio básico que se persigue principalmente: la destrucción de la fuerza organizada enemiga. No pudiendo ir contra ciertas servidumbres, se las utiliza en beneficio del principio general básico, al mismo tiempo que se llenan circunstancialmente. Ellas vienen así a convertirse en un elemento fortuito de la maniobra estratégica. "De diez veces, nueve, la satisfacción dada a las servidumbres exteriores, y en particular a la cooperación inter-ejércitos, es susceptible de conducir a la batalla real deseada."

Chateaufort tuvo la batalla naval de Brest, como consecuencia de quedar enganchado en el asunto prematuro de Irlanda. Tourville la hubiera tenido igual si hubiese atacado las comunicaciones de Irlanda, pues Herbert no hubiera podido hacer otra cosa que acudir a la parada en esa esgrima naval. Dos días después de su "desvío" de Tricomalay, Suffren tuvo el combate con su adversario, atraído así a él. Después de diez días de haber (como un buen cooperador) volado en socorro del Ejército de Tierra inglés en Gondelour, él arreglaba definitivamente las cuentas de la escuadra inglesa de Hughes a la vista de la plaza. Sacrificándose a la protección del convoy de América, Juan Bon Saint-André tuvo los combates de Prai-

rial. "El enemigo no circula por turismo; va donde puede amenazar o se siente amenazado."

Obrando de este modo no se sigue, ciertamente, el camino indicado por la doctrina pura. Se desvía uno un poco, ya lo sabemos; pero se puede en cualquier instante medir el valor de este desvío, y detenerse y no separarse más si pudiera llegar a ser peligrosamente inadmisibles.

Así entendida, la doctrina pura pierde su carácter inflexible e intolerable desde el principio. Se endulza, se acolchona, se humaniza y se hace más elástica. Al contacto con las realidades, se presenta (en cuanto a la conducción de las operaciones), no ya como una barra rígida de hierro, sino como una "guía elástica" de acero. Esta "guía" cede transversalmente cuando el caso lo exige. Pero sus puntos extremos de apoyo y sujeción están sólidamente fijados y establecidos y nos impiden perdersnos en el vacío; siempre que no se traspase su límite de elasticidad.

* * *

Podría, si no me lo impidiesen los límites de un artículo, demostrar que la estrategia de tierra está también sujeta a servidumbre de la *costa*, que la pueden llevar, como en 1914, a establecer (¡oh sacrilegio!) el sitio de Port-Arthur, reculando diez kilómetros en su avance antes de haber terminado con el Ejército enemigo. O bien bajo Lundendorff, en 1918, a ir a buscar algo que comer en el Este, con gran daño (¡oh profanación!) de la decisión en el Oeste.

Pero debo evitar alargarme, ya que lo que deseo es llegar a la *estrategia aérea*; en primer lugar, porque ella es la que se encuentra ahora sobre el tapete, y después, porque la estimo, con toda evidencia, como una hija espiritual de aquella *estrategia naval* de que acabamos de ocuparnos muy sucintamente, pues se parece extraordinariamente a ella, aunque su campo es mucho más extenso.

Por el aire se toca a la vez a la tierra y al mar en los sectores más diversos, amigos y enemigos. Por tanto, múltiples servidumbres se opondrán a una acción franca y libre contra la *fuerza aérea organizada enemiga* (en el aire y en tierra, sobre sus aeródromos o sus factorías).

Habrán también para el Ejército del Aire servidumbres políticas, lo mismo que para sus hermanas de Superficie, que le prescribirán ciertas operaciones impuestas, esporádicas al interés

primordial de la *estrategia aérea*, y que le prohibirán otras propiamente suyas. En particular, es inevitable que en ciertos períodos de un conflicto (en los momentos trágicos en que un país se juega en la Superficie su vida y su destino) el Ejército del Aire, lejos de poderse librar y dedicarse a las operaciones lejanas y personales, que desea llevar a cabo en nombre de la *pura doctrina aérea*, sea absorbido hacia los campos de batalla de superficie y empujado a la "cooperación"—parcial o totalmente, según los casos—con todas sus fuerzas. (Bombardeos de interés político, llamados "sin retorno", o en los límites precarios de los radios de acción; aviones y pilotos suicidas; suspensión de la ofensiva de bombardeo sobre Alemania para cooperar en el desembarco en Normandía.)

Habrán servidumbre de tipo marítimo para el Aire; es decir, la obligación de venir a participar en la batalla naval en un momento y caso determinado, ajeno a los intereses del Aire, o de un orden secundario para aquel interés aéreo; o bien al ataque y defensa de las comunicaciones o de las bases, etc.

El Ejército del Aire se dedicará a veces, como lo ha hecho en el Pacífico, a la obtención de una superioridad naval, de la cual resultará para el Aire la conquista de aeródromos más favorables. La Aviación buscará para ello, ante todo, la *supremacía aérea* por encima de la zona del combate aeronaval. He aquí una servidumbre.

Las servidumbres económicas o de entretenimiento (suministros) abundarán, se trate de paralizar la explotación de una movilización industrial o de una organización minera enemiga, o de bloquear sus transportes (logística) etcétera, o bien se trate de oponerse a esas mismas acciones enemigas contra nosotros.

Pero, sobre todo, parece que el Ejército del Aire será particularmente afectado por servidumbres morales. Se le exigirá que aleje y evite los inevitables bombardeos sobre nuestras ciudades, y se le hará responsable de los desagradados y malos humores que sobrevendrán en esta materia; y al mismo tiempo se le exigirá que haga efectivo sobre el enemigo aquello mismo que se le pide haga imposible sobre nosotros, tomando represalias e incluso adelantándose con ventajas de iniciativa.

La verdad es que la suerte del marino, por muchas servidumbres que soporte, parecerá casi envidiable, desde ese punto de vista, al lado de aquella suerte que le va a caer al aviador.

Y todas estas servidumbres tendrán, naturalmente, para la estrategia aérea y su doctrina pura, las mismas resonancias que tuvieron para la estrategia naval en todo aquello que concierne al *orden cronológico de las operaciones y a la distribución de fuerzas*.

¿Qué quedará entonces, en la práctica y en el tablero de la acción, de aquella doctrina pura, que se presentaba de una rigidez tan total y que no admitía ninguna derogación, ni siquiera momentánea y reflexionada? Sin embargo, los pensadores no se turban, en general, por la perspectiva de este encadenamiento de causas de servidumbre impuestas; mantienen firmemente su credo, su dirección inflexible y su objetivo propio por encima de contingencias, con una serenidad y una certidumbre de espíritu que no se puede por menor de admirar.

* * *

Dohuet regula sin ambages el problema de la cronología de las operaciones: "El objetivo *único* de la guerra aérea es *adueñarse del aire*. Cuando el aire sea nuestro, las Fuerzas Aéreas deben entonces ser empleadas en los ataques contra la superficie." Ningún elemento de la Fuerza Aérea deberá ser consagrado a objetos secundarios, tales como aviación auxiliar, para el Ejército o la Marina, ni a la protección aérea del territorio y los ejércitos de superficie. ¡Es simple y bien categórico! La concepción fundamental de Dohuet, que él ha expresado con su célebre fórmula: *Resistir en la superficie para hacer masa en el aire*, despierta en nuestros espíritus una resonancia simpática.

En el lado francés, la Comisión encargada en 1946 de elaborar las instrucciones para el empleo de las Fuerzas Aéreas se pronunció en el sentido siguiente, en cuanto a cronología de las operaciones: "En caso de conflicto de urgencia entre las diversas misiones asignadas a las fuerzas aéreas, la lucha por la *supremacía aérea* debe ocupar absolutamente el primer lugar... La necesidad de adquirir la superioridad aérea *anticipadamente* para todas las operaciones de superficie se destaca cada vez como más y más indispensable. El General Gerardot se manifiesta en el mismo sentido. Y el Mariscal Montgomery declara, a su vez: "Es necesario resolver y ganar la batalla aérea *antes* de emprender la batalla terrestre... La fuerza aérea enemiga debe ser dominada *antes de que* la ofensiva terrestre sea lanzada."

"*Antes de que*", también él. ¡Siempre la misma tesis en materia de cronología preferente en

las operaciones! Y si es el enemigo el que toma la iniciativa de estas operaciones, sin pedirnos permiso, ¿qué haremos los de superficie? ¿Giraremos sobre nuestros talones, bajo el pretexto de que no tenemos la superioridad aérea, o haremos cabezonada terne que terne en nuestro puesto, llamando en nuestro socorro y auxilio a nuestra Aviación, tal como ella es? Véase lo ocurrido en 1940. Véase también al mismo Montgomery frente al Alamein, en Africa.

Los ingleses también abundan en este extremo. En una Memoria premiada en el concurso de 1947, de la Revista de la RAF, se leía esto: "El cuidado *primero* del Mando del Aire es *ganar y mantener la supremacía aérea general*. Es esencial mantenerse *rigidamente* a este fin y objeto, y *hasta el momento* en que la superioridad aérea se haya obtenido, debe concentrarse resueltamente sobre este punto la *fuerza entera* de los recursos aéreos nacionales."

En los Estados Unidos de Norteamérica, Mitchell exclama, por su parte, desde 1921: "Nuestra doctrina aérea debería ser descubrir dónde se encuentra la aviación enemiga, *concentrar* contra ella toda nuestra Aviación de caza, de asalto y de bombardeo para obtener el dominio del aire, y, *en seguida*, atacar a los Ejércitos enemigos de Tierra y sus Flotas Marinas. "Cronología de las operaciones" y "reparto de las fuerzas"; todo esto trasciende bien a "doctrina pura".

Así, al paso, puede observarse útilmente que esa "doctrina pura" florece particularmente en dos naciones (Inglaterra y Estados Unidos de Norteamérica), que le han permitido conservar a la Marina una sustancial dotación de Aviación propia embarcada, y que no arriesgan por su alejada situación geográfica o "insularidad" el jugarse en los primeros días y primeros momentos de un conflicto su existencia, irremisiblemente, en la tormenta o turbión de las batallas terrestres iniciales. Esta pequeña reflexión quita mucho de su valor a las profesiones de fe anglosajonas, ya que los demás países están geográficamente (o geopolíticamente) en muy otras circunstancias.

Quedaría la manera de ver de los soviets; pero el ejemplo soviético no nos parece digno de tenerse en cuenta en el debate que nos ocupa, porque se encastillaron estricta o sistemáticamente en el curso de la pasada guerra en la cooperación con el Ejército de Tierra (ya que la Marina no operó en acciones de importancia) y las declaraciones del General Novikov

son muy claras desde este punto de vista (pero hay que hacer constar que los rusos no tenían que preocuparse en absoluto de la "acción aérea lejana estratégica" contra Alemania, puesto que ésta era llevada adelante por sus aliados anglosajones).

* * *

La doctrina pura en el dominio del Aire considera que uno de los medios de obtener la superioridad aérea buscada es dedicarse, mediante *campañas de bombardeo estratégico lejano*, a destruir la economía de guerra y la capacidad de resistir enemigas (aeródromos, fábricas aeronáuticas, combustibles, municiones, armamento, rodamientos de bolas, materias primas, moral de las poblaciones).

Esperar el dominio del aire por este camino sería como esperar el predominio naval por medio del "bloqueo", siempre imperfecto, incompleto y de suerte incierta.

Los informes que sobre los "bombardeos estratégicos" (a excepción de los bombardeos sobre las comunicaciones, contra la logística) de los anglosajones contra Alemania, con medios colosales, han dado resultados que nos hacen algo escépticos en cuanto al rendimiento real y rápido de este medio de lucha. Se comprobó que la producción de aviones alemanes pasó de 8.925 en el año 1939 a 15.596 en 1942, y a 39.807 en 1944 (1).

En cuanto concierne a los carburantes, hubo un bajón considerable en 1944 (de 500.000 a 160.000 toneladas). Pero fué momentáneo, mientras se efectuaba la dispersión y enterramiento de industrias, que en 1945 llegaron a 143 subterráneas para sintéticos, células y motores de avión (2).

Nos parece claramente que la obtención de

(1) Esto fué debido a una movilización industrial bien preparada, ya que la industria aérea alemana pasó de trabajar un turno a trabajar los tres turnos, con el número máximo de obreros posibles en cada turno, enjugando así las pérdidas y bajas de producción por factorías destruidas, y aun llegando a superarlas. No obstante al final, y debido al bombardeo estratégico, aquella producción estaba a punto de venirse abajo. Las fábricas pueden, en último extremo enterrarse. Las comunicaciones, no. Y tanto los ataques a las industrias como a sus transportes de fabricación son bombardeos estratégicos lejanos.

(2) No fué el mismo caso la elección de este objetivo del combustible sintético cuando Alemania tenía los yacimientos naturales de Polonia y Hungría, que al final de la guerra, estando ya bloqueada y reducida a sólo el combustible sintético.

la supremacía aérea por este medio (bombardeo estratégico de industrias) sería, si no imposible, al menos extremadamente lento y largo en sus efectos.

* * *

Los ataques aéreos anglosajones contra Alemania miraban, por otra parte, a la economía de guerra y a la moral del país. Obedecían, pues, a la servidumbre económica y política o moral. El tonelaje de bombas consagrado al ataque de ciudades y centros industriales alcanzó el 29 por 100 del total lanzado.

El resultado moral fué bastante mediocre. La producción de *acero*, a su vez, se mantuvo al mismo nivel (los altos hornos sufrieron débiles efectos), y lo mismo en cuanto a la producción minera en general (aumentó ligeramente para los carburantes y se duplicó para la metalurgia). Las industrias químicas no experimentaron más que pequeños destrozos. Las fábricas de rodamientos de bolas, especialmente consideradas, volvieron a alcanzar en 1944 su producción normal. En explosivos (representando por ciento la producción de 1942) fué de 158 en 1943 y de 171 en 1944. Las de carros de combate, 100 en 1940, 239 en 1941, 141 en 1942, 920 en 1943 y 1.269 en 1944. La producción del conjunto de las Fábricas del I. G. Farben no se redujo más que en un 13 por 100 al final de la guerra (3).

En fin, la moral del pueblo alemán demostró una resistencia admirable, a pesar de las pérdidas humanas muy elevadas.

Pero si la estrategia aérea aliada no obtuvo de esa doctrina pura resultados directos importantes (en los dominios que hemos mirado y considerado), vino, en cambio, a lograr (quizá sin proponérselo) resultados indirectos importantísimos, ya que obligó a los alemanes a retirar de los distintos frentes de tierra la mayor parte de la Aviación de apoyo (en especial caza y asalto) para emplearla en la defensa diurna y nocturna del país, a lo que fué unido el obligar a la Aviación alemana a aceptar una batalla aérea de desgaste en el cielo germano, en la cual las

(3) El acero, en lo que se refiere a aceros especiales, es fácil poseer "stocks" subterráneos pues es relativamente poca cantidad la que se necesita. El acero corriente (para fines de guerra) es un 30 por 100 de la producción total de paz; y, por tanto, en guerra, mientras la reducción no baja en más del 80 por 100, no es crítica. La producción de aviones de caza y carros de combate se logró mantenerlas a costa de dejar de fabricar otros tipos de aviones y otros armamentos.

grandes pérdidas sufridas significaban para Alemania (que no tenía retaguardia industrial libre de bombardeos) mucho más que para los aliados las pérdidas que les costaba.

Al mismo tiempo en los diversos frentes se entablaron combates de superficie en los que la supremacía aérea estaba (por ese mismo motivo de escasez de aviones) en manos de los enemigos de Alemania.

Los alemanes perdieron un millar de aviones en la batalla de Stalingrado por falta de caza. Una cantidad superior en el sector de Koman en abril de 1943, y 1.500 aparatos en el curso de la batalla de Kousk-Orel-Charkov, durante el verano de este año. Una verdadera hecatombe, y todo por aquel mismo motivo de la escasez de protección de caza, que había sido retirada de los frentes para llevarla a Alemania, contra el bombardeo estratégico.

Al principio, la pérdida de 1.000 aviones alemanes sobre el frente terrestre de Francia en 1940, comprometió fuertemente la suerte de la Batalla de Inglaterra.

Hemos llegado a la conclusión—por una semejanza curiosa con lo que ocurre en los combates de superficie—de que las satisfacciones dadas a las servidumbres, en general (y en particular, a las servidumbres inter-ejércitos “cooperación”) se muestran susceptibles de aportar, a veces, una contribución indirecta de lo más interesante: la obtención de la *batalla generatriz aérea* que proporciona aquella supremacía tan buscada. Fué realmente por esta vía inesperada como los aliados del Este y del Oeste llegaron a establecer esa superioridad sobre Alemania. Exigencias de otras estrategias, generalmente consideradas como impedimentas pesadas e inoportunas, han venido a ofrecer la ocasión del choque tan deseado para poner fuera de batalla la Fuerza Aérea enemiga; con la condición bien entendida de ser explotada en momento oportuno—recta e inteligentemente, gracias a un proceso de ejecución conveniente, de inspiración maniobrera—, servilismos rechazados por la doctrina pura como indeseables, pueden ser para ella, a este precio, auxiliares notables. Por medio de la ofensiva sobre puntos de interés que el enemigo tiene que defender, obligarle a entablar combate, o bien en una forma aparentemente defensiva (pero muy ofensiva en realidad) atraer al enemigo a puntos concretos en su ataque contra nosotros, preparando en las proximidades de estos puntos la más vigorosa respuesta posible. Este segundo procedi-

miento tiene especial empleo e interés frente a un enemigo difícilmente asible, detrás del cual se expone uno a correr inútilmente extensos espacios, si se intenta atraparlo por procedimientos directos.

* * *

Nuestra conclusión firme será, en consecuencia, la siguiente: Nada debe hacernos perder de vista aquella gran verdad de que *la fuerza organizada* (aquí la Aérea) es la llave maestra de todo; que la puesta fuera de juego de aquella fuerza del enemigo debe ser el objetivo supremo; que la búsqueda de la supremacía aérea debe ser el polo de nuestros esfuerzos. Tal debe ser la directriz permanente y *la regla de oro* de nuestra acción. Los sostenedores de esta tesis tienen plena razón.

Pero no debemos ignorar que no nos será siempre posible, en la práctica, seguir sin desvíos este camino tan bien trazado; que muy a menudo intervendrán en la concepción de las operaciones exigencias que emanan de otras estrategias, que podrán tener eventualmente un carácter de gran importancia o de extrema gravedad, y que aunque pasándolas previamente por la criba de una crítica atenta ocurrirá frecuentemente que nos veamos obligados a admitirlas y a conformar a ellas nuestra conducta.

Tenemos que saber también que en tales circunstancias debemos conducir los apartados así desviados de su objeto primero (antes dicho y definido como principal), sin perder este último de vista, sin cesar de pensar en él, y combinando nuestro dispositivo de manera que nos permita en todo momento afrontar en las mejores condiciones a la Fuerza Aérea enemiga, si ella llega a manifestarse. Más aún, nosotros debemos recordar que estas eventualidades pueden traer, por suerte, el medio de obligar a combatir a la Fuerza Aérea enemiga y obtener así la supremacía aérea buscada.

Vista de esta manera, *la doctrina pura aérea* evolucionaría hacia una concepción más comprensiva, perdería su vigor primero, como lo hizo a su vez, en su turno, la naval.

La estrategia aérea caminaría así por las vías ya anteriormente trazadas por aquella otra y se convertiría también en *guías elásticas*.

Puede ser que la aérea flexione lateralmente menos fácilmente, y con menos gusto que la naval. Después de todo, ello no sería un mal, pues estando la estrategia aérea tan recargada de exigencias extrañas y de perturbaciones ajenas,

vendrá muy bien que ofrezca, más que sus hermanas de superficie, una resistencia discriminatoria algo mayor. Lo uno compensará lo otro.

Ese fenómeno o accidente ya nos ocurrió a los marinos hace tiempo, y nos obligó a refrenar nuestros ardores de neófitos y a dar marcha atrás en los dominios navales. Y es bien voluntaria y bien modestamente como ofrecemos a nuestros sucesores el espectáculo de nuestras claudicaciones, esperando que el ejemplo pueda ser de alguna utilidad.

LECCION SEGUNDA

La alta enseñanza militar.

El conocimiento o doctrina marcial que viene de las enseñanzas militares, deducidas del análisis de las guerras, equivale a la penetración en los *principios* que inspiran los conceptos y a la asimilación de los *métodos* o procedimientos que presiden el hecho material de la ejecución.

Lo que pudiéramos llamar un *método histórico* conviene emplearlo con enormes precauciones. La principal precaución es practicar este método con un *espíritu militar utilitario*. El diletantismo de la contemplación del pasado muerto—del cadáver del pasado inútil—debe prohibirse. La precaución secundaria será desnudar los hechos de las circunstancias e influencias locales o momentáneas particulares y no retener o conservar más que aquellos que—puestos al día, hecha la corrección de tiempo, lugar y circunstancias—aparezcan como de naturaleza permanente, haciendo tabla rasa de todo lo demás. Llamemos a esto *filtraje-crítico-forzoso*.

Por otra parte, el *método positivo*—practicado de un modo excesivo—puede llevar también, para la alta enseñanza militar, a muy serios defectos.

El mundo no empieza ni en nosotros ni en el momento o época en que nosotros vivimos. Esto suele conducir al provecho de una sola arma ocasional o circunstancial de nuestro momento y a no ver las otras armas vecinas.

Hay que saberse mantener entre las dos tendencias opuestas.

A la vista o consideración de la moda alterna y un poco irracional de aquellos dos cuidados o tendencias extremas (de lo histórico y de lo positivo), no podremos encontrar ejemplos y enseñanzas más sugestivas que las que nos ofrecen los dos períodos 1914-18 y 1939-45.

Los que acusaron a los escolásticos castren-

ses franceses de error, porque habiéndose predicado el principio fundamental de la ofensiva no observaron luego, en 1914-18, sino una guerra defensiva de posiciones y frentes estabilizados, olvidan o no se fijan en dos causas esenciales: (a) Que una decisión netamente ofensiva (cuando fué posible) es lo que puso fin a aquella guerra, y (b) Que antes no pudo ser posible esa acción ofensiva precisamente porque el enemigo abundaba en los mismos *principios ofensivos*, y ello fué lo que estabilizó los frentes.

La otra crítica, *el frente continuo*. Pero esto no fué sino un caso particular e inevitable, debido a lo exiguo o desproporcionado del teatro de operaciones en relación con los efectivos combatientes. La guerra de movimiento, la estrategia, no dejó de ser el objetivo buscado. Se le pudo atrapar en cuanto se tuvieron los medios necesarios, y fué por un período decisivo (de movimiento) como la guerra del 14-18 se terminó.

Por esto puede decirse que *los principios* que se denigraban (a título de una evolución del armamento) se habían, sin embargo, confirmado plenamente.

Por tanto la alta enseñanza militar debe mantener un equilibrio juicioso entre la preocupación *histórica* y la atención *positiva* o realista; un equilibrio juicioso y una proporción razonable. Cada uno de ellos contiene una parte de la verdad, y ninguno de ellos la verdad entera y exclusiva.

La historia se repite siempre, dicen los unos; y tienen razón en cuanto a que los trazos generales pueden servir de guía, mientras no tratemos de salirnos de sus dominios y de *los principios*.

La historia no vuelve a empezar jamás, dicen los otros; aquellos que sólo se fijan en las nuevas máquinas o ingenios y en *los procedimientos*; y no se equivocan tampoco, pues cada época tiene sus propios elementos, a los cuales corresponden métodos de empleo nuevos y distintos; cambio continuo de medios, de reglas, de empleo e incluso de situaciones.

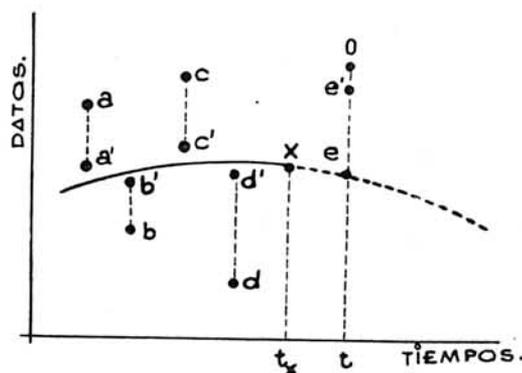
La alta enseñanza militar vive y se nutre a la vez de *principios* eternos casi inmutables, y de *procedimientos* o métodos siempre nuevos y diferentes.

Los dos cuidados (histórico y positivo) deben unirse y combinarse armoniosamente. Los dos son necesarios; ninguno de ellos por sí solo sería suficiente.

Sin *material* apropiado a la época y al momento la inspiración y el *genio militar* serían impotentes. Sin el *genio* y la inspiración—que crean los métodos y doctrinas—el rendimiento de un *material* inmejorable correría el riesgo de resultar mediocre por impropriadamente empleado.

Se puede resumir la cuestión con un oportuno eclecticismo en una forma simbólica y gráfica.

De la observación de un determinado extremo, la experiencia nos proporciona un cierto número de observaciones, las cuales, en función de su respectivo tiempo o momento, podemos llevarla a un gráfico, y desnudas de las circunstancias particulares que las hubiesen rodeado, las obtendremos *en bruto*; es decir, primero los



puntos *a, b, c, d*; y luego (en bruto) los *a', b', c', d'*. Entre las dos series, promediándolas, obtendríamos la *curva compensatriz*, que representa el aspecto general de la cuestión considerada (el fruto del *método histórico*).

Esta curva, por sí sola, no podría darnos un punto de la época presente o actual; pero prolongada—por extrapolación—nos podrá dar un *punto estimado* “*e*” para un tiempo “*t*”, que no coincidirá con el *punto observado* “*o*” (punto material), pero que es una aproximación, sin la cual nos hallaríamos perdidos en el vacío absoluto.

Se podría, evidentemente, aproximar mucho más el *punto estimado* al *material* por el simple esfuerzo del espíritu, basándose solamente sobre los datos del tiempo *t*, calculando la ordenada *to*. Pero ¿para qué descubrir de nuevo el Mediterráneo? ¿Por qué no ahorrarnos la fracción de ordenada *te*, que significa lo que hay de utilizable en la *adquisición histórica*? Esto exige absolutamente, en contrapartida, determinar la corrección diferencial *eo*, que per-

mitirá pasar de la *curva extrapolada* al *punto verdadero*, ayudándose de nociones adquiridas, pero adaptadas al tiempo y a circunstancias actuales; es decir, que se deberá estudiar atentamente el *caso concreto*, sus particularidades, su forma especial, sus exigencias, para deducir las decisiones que él comporte.

Y esto equivale a librarse, para su gran bien, de las opiniones convencionales, de los clichés usados; en una palabra, de los espejismos, para ver la verdad escueta y unirse a ella. Es una reacción contra esa tendencia del hombre, por pereza mental, a vivir cómodamente sobre creencias pasadas y a prolongar flemáticamente una línea ya vieja.

La corrección *eo* (expresión y resumen del caso concreto) pone en evidencia a contribución los datos actuales concernientes a las *máquinas* y a los *procedimientos*. Ella representa la corrección llamada *del método positivo*.

En este esfuerzo hacia el presente y hacia la determinación del punto *O*, las ideas nuevas no deben asustar, porque pueden tener una enorme influencia sobre la alta enseñanza militar y sobre sus consecuencias prácticas.

Los soñadores, los espíritus de vanguardia, incluso los locos, pueden rendir un inmenso servicio, puesto que ellos nos impedirán pudrirnos en la rutina y en la inercia; mientras que las *fuerzas de inercia* regularán el golpe o *impulso motor*. La cuestión está en que ninguna de las dos pasen de un cierto valor límite y en saber tirar por la borda la parte que tiene de falso aquel frecuente deseo de “*épater les bourgeois*”.

Aquí resolvemos el problema inverso del que nos proponían las enseñanzas del pasado. Con aquéllas pasábamos de las *observaciones militares* a la *curva media*. Ahora pasamos de la *curva media histórica* a la *verdad material en el instante considerado*. Con la cual se vería (si señaláramos muchos puntos materiales) que la curva media ha cambiado mucho de aspecto y que no coincide—ni mucho menos—con la extrapolación de la curva vieja.

Pero ¿podemos en tiempo de paz, sólo con la fuerza del espíritu y nuestra clarividencia, llegar al punto *O*?

Es poco probable, pues no faltarán muchos datos para ello, ya que hay experiencias que sólo se hacen en el infierno de la guerra.

Por todo esto sólo podemos llegar a un punto *e'*, siempre mucho más cerca del punto *O* que aquel otro *e* primeramente estimado. Es,

en suma, *e'* una segunda aproximación (una mejora del punto estimado *e*).

Este esfuerzo *e'*, obtenido principalmente por el método positivo y por los datos materiales, fué lo que no se tuvo el valor de hacer antes de 1914-18, ni tampoco antes de 1939-45, limitándonos a prolongar la curva antigua, sin darnos cuenta de que todo evolucionaba formidablemente a nuestro alrededor (carros, aviones, etc.) y que era urgente hacer el esfuerzo *e'* que reclamaba la nueva situación.

En suma, en vez de usar el aforismo célebre en Medicina, "No hay enfermedades, sino enfermos", sería mejor decir: "Hay enfermedades y, dentro de ellas, enfermos."

Entonces cabe preguntar, finalmente: *La Historia militar, ¿es útil o no?*

Se ha dicho que "la Historia es el producto más peligroso que ha elaborado la química intelectual". ¿Peligroso? Sí, ciertamente, para los intelectualmente débiles, para los excesivamente fascinables que la manejen sin precaución. Pero no para los espíritus dotados de una capacidad media de juzgar y de un mínimo de sentido crítico para saber *tomar y dejar*.

La Historia militar no ofrece ningún peligro, a condición de no pedirle más que lo que ella pueda dar realmente, aplicable al presente, y no tratar de extraerle lo que haya periclitado. Jaurés dijo: "Las glorias del pasado no viven más que para los pueblos que permanecen vivos", y esto demuestra bien claramente que la Historia contiene *en potencia* el dinamismo del porvenir. Pero no le pidamos lo que no puede dar.

Si por medio de esta especie de *mesa de espiritista* pretendemos interrogar al espíritu de nuestros antepasados y sacar de ellos indicaciones, no respecto a *los principios eternos*, sino respecto a *los procedimientos o métodos futuros*, no obtendremos nada útil ni nada de nada.

Si preguntamos a Suffren cómo lanzaba sus torpedos, a Napoleón cómo se servía de su aviación de caza, a Tourville su opinión respecto al empleo de la V-2, la *mesa giratoria* permanecerá muda, y la Historia, inerte y vacía.

Es, al presente, al positivismo material, al maquinismo actual o de los ingenios próximos futuros, a quienes hay que analizar e interrogar para deducir los nuevos futuros métodos y las nuevas doctrinas de empleo.

RESPUESTA (Por el Comandante J. BLOCH.)

Han sido muchos los aviadores que han leído con apasionado interés el notable artículo del Almirante Castex titulado *La doctrina pura*.

Sin duda que las doctrinas en él expuestas son absolutamente nuevas.

En 1929, en el tomo I de las *Teorías estratégicas*, se presentó una magistral exposición de todo esto aplicado a la guerra en el mar.

Pero el Almirante Castex hacía entonces, en relación a la estrategia aérea (sobre el mar), importantes reservas.

Precisamente su actual artículo es un excelente resumen de su doctrina, transportada ya al medio aéreo (porque ahora renuncia completamente a todas aquellas reservas).

No podemos por menos que admirar la probidad intelectual, que arrastra al autor a revisar con sinceridad su propia obra, y el ardor, que lo rejuvenece en cuarenta años, para discutir ideas que le son muy queridas con los jefes más dinámicos de nuestro Ejército del Aire.

Importa—no obstante cuanto puede enseñarnos—adaptarlo a las condiciones particulares del combate aéreo, cuyas *servidumbres técnicas* son tan diferentes de las del combate naval, y a circunstancias que imponen una particular intransigencia, para evitar desviaciones como aquellas de que la Marina nos ofrece ejemplos chocantes.

"Y yo mismo, en neófito revoltoso—¡oh juventud!—, no dudé de escribir a mi vez, por culpa de mis pocos años: Nosotros miraremos ante todo la batalla que deba lograr la supresión de la fuerza organizada enemiga, que nos permitiría hacer después todo cuanto quisiéramos."

Cuando el Almirante Castex escribe esto, creemos que peca de modesto, puesto que fué precisamente esa doctrina pura, en la forma más brutal e intransigente de su *primera aproximación*, la que permitió a la Escuela de Guerra Naval rechazar como una herejía las teorías de la *joven escuela* que el Almirante, en otro lugar, recuerda en estos términos: "La consecu-

ción del combate erigido en sistema..., una esperanza infantil que hace litigio de la existencia de la flota enemiga..., una dispersión de nuestras fuerzas en cordón lineal diseminadas..., la fe en los útiles bizarros, como el *navío-cañón*, completamente inapropiados a las necesidades ofensivas e incapaces de ser dueños del mar." "Hay en todo esto, rodeado de mucho ardor y sinceridad, gérmenes mórbidos, que nos habrían envenenado si no los hubiésemos eliminado con ayuda del juicio, el buen sentido y el método histórico."

Las teorías de los Comandantes Daveluy y Darrieus, además de las obras juveniles de Castex, permitieron atacar de firme la nube de polvo naval de los Aube y los Moatechant y alinear en 1914 una Marina renovada en las costas de nuestros aliados.

En 1900, al precio de quince años de esfuerzos, volvimos a poner el navío casi en pie.

Que el Almirante Castex, una vez la victoria conseguida y suficientemente consolidada, seguro ya de que el elemento o cuerpo de combate ha conseguido su supremacía, venga en 1927 a manifestarse en una doctrina menos intransigente con su *segunda aproximación*, no impide que haya sido el vigor de su actitud inicial (juvenil) la que permitió volverlo a poner todo en su postura erguida.

Por otra parte, ¿no ha aparecido la misma aberración bien a menudo en la estrategia terrestre, que sólo veía la ocupación de algún punto determinado, olvidando que no se ha conseguido nada definitivamente en tanto la fuerza enemiga continúa intacta? ¿No fué acaso para reaccionar contra influencias y errores demasiado esparcidos, por lo que los Clausewitz y los Foch insistieron tan vigorosamente sobre la necesidad de destruir la fuerza armada adversaria?

Volvamos a leer, en relación con este extremo, las páginas magistrales en las que Foch muestra en qué extremo la unidad de doctrina de los generales prusianos, intensificando la batalla, ha influido en el resultado de la guerra frente a adversarios timoratos, que prefirieron sus buenas posiciones a aprovechar la ocasión presentada de destruir al enemigo.

Ciertamente que la doctrina de la Escuela de Guerra ha tenido sus excesos y que la aplicación irreflexiva del principio de "la ofensiva pura a ultranza" costó caro en 1914. Es verdad; pero si entrañó algunos sacrificios, esta doctrina desembocó en forjar moral y materialmente

el útil maravilloso que llegó a ser el Ejército francés en 1914.

Si la bella ponderación de un Gamelin fué incapaz de obtener de hombres que valían tanto como sus abuelos (como lo probaron más tarde) el empuje heroico de "cargas con pantalones rojos", ¿por qué pedirnos a los aviadores por anticipado esas concesiones a servilismos del mar y de tierra que comprometen la cualidad de los mejores ejércitos, cuando todos los medios de crear nuestro útil nos son regateados y cuando, por la incomprensión de los unos y el egoísmo intransigente de los otros, no se nos permite crear nuestro "Cuerpo de Combate Aéreo"?

No es en agua tibia donde se temple una buena espada.

Se nos puede repetir cuanto se quiera que "la suerte del marino, tan llena de servilismos, parecerá casi envidiable, desde este punto de vista, al lado de lo que va a ser la suerte del aviador". Pero antes de pedirnos que satisfagamos a esos servilismos, la fuerza principal de combate debe ser capaz de llenar su misión esencial y de lograr en cuanto aparezca la ocasión la *victoria aérea*, bajo pena de hacerse agotar y anular sin haber satisfecho ni esos servilismos ni haber llenado su misión esencial (la Supremacía Aérea).

Aquí encontramos otra nueva analogía profunda con la Marina: mecanizada enteramente por su propia esencia, la Aviación es prisionera de su material. Si bien es verdad que puede bastar una decisión para modificar la Orgánica y las reglas o doctrinas técnicas de empleo; no es menos cierto que hacen falta muchos años para llegar desde un programa inicial de material aéreo hasta la serie de aviones de combate entregados a las unidades.

Es, pues, por el problema del material aéreo por donde abordaremos la cuestión de nuestro "Cuerpo Aéreo de Combate".

* * *

Por tentadora que pudiera parecer la comparación con la Marina (sin olvidar el extremo de un material que se hace anticuado demasiado de prisa), nada sería más peligroso que razonar solamente por analogías y hablar de "acorazados aéreos" (fortalezas volantes) o de "cruceiros aéreos" (destructoros aéreos), bajo pena de llegar a concepciones falsas, como ciertos autores.

En la mar, el "Capital Ship" (navío de primera línea), el "acorazado" ayer, o el "portaaviones" si lo llegase a ser mañana, se caracteriza por la agrupación de armas ofensivas y de corazas y armas defensivas tan potentes que ningún navío de clase inferior sea apto para poder hacerle frente. Según la expresiva comparación del Almirante Fisher, hay tanta diferencia entre un cañón de 406 mm. y otro de 380 mm. como entre uno de 380 y una cerbatana.

De aquí la primacía del navío pesado, dotado de máximo armamento y protegido por acorazamiento contra ese mismo armamento enemigo; porque, a pesar del interés de la dispersión, ningún otro navío puede ser dueño del mar frente a él.

Pero en el aire ocurre de muy diferente manera. Por el sólo hecho de que la sustentación



de las alas no crece más que con el cuadrado de las dimensiones lineales del avión, mientras que en los navíos va con el cubo de sus carenas, ya el espesor del acorazamiento posible no es ninguna ventaja para el avión de gran tonelaje. Bastan modestísimos proyectiles para abatir los más pesados aviones (fortalezas volantes); en 1945 el cañón de 15 mm. representaba el calibre óptimo, y hoy son los de 30 a 37 mm. Henos aquí bien lejos de los de 16 ó 18 pulgadas.

Reuniendo y asociando muchas armas de 30 a 37 en una dirección fija (en principio según el eje del avión), se logra una potencia de fuego considerable, que un pequeño avión maniobrero es capaz y basta para poner en juego. Las ventajas de silueta (o blanco) reducida y manejabilidad máxima posible, se agregan aquí a la máxima potencia y rapidez de tiro del armamento.

Para lograr una eficacia equivalente a bordo de un avión pesado (menos apto a maniobrar), hace falta, con armas de la misma potencia, colocarlas en mucho mayor número, y obtener así la misma densidad de fuego en diferentes direcciones. Estas armas exigen en el avión pesado, también voluminosas y pesadas torretas, agobiantes, que roban velocidad por aumentar la resistencia al avance y una dirección de tiro de lo más delicada.

Tan es esto así que, para evitar desastres, las formaciones de fortalezas volantes tuvieron, para completar su defensa, que acudir a aviones de caza de acompañamiento de gran radio de acción ("Mustang" y "Lightning"). El débil alcance útil de las armas de a bordo limita las concentraciones de fuego realizables, y sólo el caza puede maniobrar libremente.

La misma disimetría se encontrará con el empleo de los proyectiles cohetes, disparados desde aviones, porque el bombardero sufrirá un "handicap" de dificultades, aumentadas para el tiro a través, debiendo transportar considerable número de toneladas, mientras que el caza se va descargando a medida que consume sus municiones.

El avión de caza resultará, pues, siempre el artesano más eficaz de la destrucción en vuelo de aviones enemigos. Que lleve varios reactores, que se vuelva biplaza para poder atender a una complicada instalación radar de interceptación, no serán los cien kilos del nuevo tripulante y su equipo los que reduzcan sensiblemente las cualidades de una máquina dotada de miles de caballos de fuerza, en tanto se permanezca fiel a las cualidades fundamentales del caza: su armamento axial y su maniobrabilidad.

Si el hecho de atravesar impunemente un espacio aéreo representa el cuidado u objeto primordial, un caza aligerado en su armamento resultará la fórmula ideal para el reconocimiento fotográfico (explorador pirata). Pero toda utilización sería para lograr el dominio del aire mediante el ataque de objetivos situados en tierra o en el mar, necesitará armas más potentes que las que exige el combate aéreo, propiamente dicho, entre aviones.

En tanto que, por las cualidades del objetivo,

puedan bastar pequeñas bombas o proyectiles cohetes de ala, seduce la idea de confiárselas a un caza si su radio de acción y su visibilidad se prestan a ello, con la condición de que tan pronto como se haya librado del lastre de sus bombas recobre sus verdaderas cualidades y vuelva a ser un buen avión de caza y combate.

Por encima de ese tope hay que acudir al verdadero bombardero, en virtud del principio de la especialización de los útiles y de su buen rendimiento.

Las ventajas del tiro axial de una caza decidida superan a todos los sistemas a que puedan acudir los bombarderos y sus formaciones empleando tiro de través. Hacen falta escoltas de caza.

La Marina ha rechazado las máquinas que se decían buenas para todo empleo, sólo útiles y agradables para "turismo en tiempo de paz". Así, en el Aire, nuestro viejo Potez 540, e incluso el Potez 63, a pesar de sus reales cualidades técnicas, no pueden en modo alguno emplearse sin protección, y su capacidad de carga de agresivo útil se ha vuelto ridícula en comparación al número total de aviones empleados entre bombarderos y escolta de caza. Del mismo modo, el avión especializado únicamente en *cooperación*, no puede resistir sin protección de caza directa los ataques de una caza enemiga; a menos que actúen en la impunidad de una supremacía aérea propia abrumadora, que nosotros no sabríamos admitir como dogma. En Marina ocurre de un modo análogo con los monitores y las chalupas que llevan cañones o proyectiles cohetes, las cuales sólo pueden explotar un poderío marítimo ya logrado, sin ayudar poco ni mucho a conquistarlo. La experiencia trágica de nuestros Breguet 27 y Mureaux 115, y la de los Stukas en el cielo de Londres, están en la memoria de todos, y son máquinas aéreas de cooperación capaces de explotar una supremacía aérea, pero incapaces para ayudar ni poco ni mucho a conquistarla inicialmente, frente a una buena organización anti-aérea.

Esta es la razón mayor para no emplear más que bombarderos de gran capacidad de carga y gran rendimiento, en relación con su propio precio y el de la escolta de caza indispensable.

Hay una razón técnica que reúne en el caza

la mayor velocidad, la mejor aptitud de maniobra, el armamento más eficaz para el combate táctico aéreo y la máxima facilidad de interceptación radar, que no puede contrarrestar quien no es dueño de la velocidad. En virtud de esta particularidad técnica de la caza, la inferioridad táctica que las demás máquinas aéreas sufren frente a ella no tiene apelación posible. Esto se verifica en el mar respecto a la máquina de combate por excelencia (acorazado hoy; portaviones, tal vez, mañana). Pero en el aire, para la caza (elemento de combate por excelencia y antonomasia) se muestra aquella inferioridad táctica de los demás elementos mucho más acentuada.

Repitámoslo: sólo el *avión de caza*, que continúa siendo para nosotros la máquina óptima de combate aéreo, en tanto él pueda llevar y maniobrar de un modo útil con un armamento también óptimo, puede imponer la ley.



Cuando la eficacia del caza no es apropiada o suficiente contra ciertos objetivos terrestres (entre éstos, los aviones enemigos que han rechazado entablar combate aéreo, la infraestructura enemiga, aeródromos, radars, puestos de mando, ayudas a la navegación y al combate, etc.), los cazas toman bajo su escolta de protección a los bombarderos del tipo de gran carga que ya antes dijimos.

Es, por tanto, esta asociación de cazas y bombarderos lo que constituirá nuestro cuerpo de batalla, y cualquier otro tipo de avión será inapropiado al combate aéreo propiamente dicho. Cualquier avión de otro tipo—como el de reconocimiento y el de transporte aéreo—huirá del combate, o bien desvirtuarán la batalla aérea y la desviarán, pues el cuerpo de batalla sólo podrá dedicarse a protegerlos, renunciando a sus otras verdaderas misiones.

Nosotros hacemos nuestra la llamada de atención de Douhet para refutar absolutamente todos estos aviones inútiles, por ineptos para el combate aéreo, y perjudiciales, porque separan de aquel combate el potencial de ellos mismos y el que haya que consagrar a protegerlos; del mismo modo que el Almirante Castex refuta las herejías marítimas, homólogas de estas herejías aéreas.

Sin insistir sobre la evolución técnica, que pudiera reemplazar mañana al caza de gran radio de acción por un pequeño caza, llevado por el propio gran avión bombardero (Mac-Donnel Parásito), nos queda estudiar la misión de nuestro cuerpo de batalla. Pero no estando destinado a la estética en una gran "kermess", retreta o parada militar, no podremos abordar su estudio más que después de haber definido el empleo de nuestras Fuerzas Aéreas.

* * *

Primero debemos preguntarnos (como Clausewitz) si podremos ir derechos a nuestro objeto y destruir en uno o varios ataques decisivos el conjunto del cuerpo de batalla enemigo.

Si lo podemos efectuar, nos habremos asegurado de un golpe nuestra libertad de acción completa y la seguridad aérea más absoluta, en provecho de todas las fuerzas armadas y en beneficio de las industrias de guerra y de todo el país. Sólo quedará por hacer la explotación de la victoria *a priori*, con todo lo que permite esta explotación, llevada a la escala de la velocidad, el poder y la flexible elasticidad de las fuerzas aéreas.

Pero ¡alto! ¡En la guerra existe un adversario! Y el propio Clausewitz nos enseña que si bien es cierto que sólo la ofensiva puede conducir en definitiva a la victoria, la defensiva (cuya fuerza intrínseca es superior a la de la ofensiva) es el refugio del más débil cuando quiera evitar el aplastamiento.

Para ser el más fuerte, cuando se carece de una gran sorpresa técnica, sólo hay dos medios:

a) Construir un cuerpo de batalla superior en cantidad y, si es posible, en calidad al del enemigo.

b) Sorprender al enemigo, infligiéndole un conjunto de pérdidas que reduzcan el caso a la situación (a) antes que él haya podido hacer uso de sus fuerzas.

Estos dos métodos no se excluyen mutuamente, y la Luftwaffe los conjugó con suerte con-

tra Polonia en septiembre de 1939, y después contra Francia, el 10 de mayo de 1940, mientras que las fuerzas aeronavales japonesas realizaron brillantemente en Pearl Harbour una profecía del Almirante Castex.

Pero ¿quién se atreverá a creer en la posibilidad política de emprender cualquier nación una tal acción preventiva, por oportuna que parezca?

En cuanto a la superioridad del número, sólo podrá existir si se hallan integradas en una potente colisión de naciones y reciben de ultramar refuerzos considerables.

En general, el factor geográfico y la pequeñez de los medios financieros e industriales (la economía de guerra), frente a *naciones colosas*, condenan de bueno o mal grado a un papel de alerta.

Las aviaciones de las naciones segundas potencias (y más la de las pequeñas potencias), no teniendo por misión el ataque a Sirio ni a la Luna, deberán reducir sus aspiraciones a aguantar el primer choque y a resistir durante un tiempo limitado, pero que siempre parecerá demasiado largo, a la avalancha adversaria, para integrarse en seguida en un dispositivo más potente y mejor equilibrado.

Privados de toda iniciativa durante ese primer tiempo o fase, no se puede soñar en el bombardeo estratégico (solamente al alcance de los colosos), yendo a guerrear lejos mientras todo el país propio quede abierto a los ataques estratégicos enemigos.

Henos aquí condenados a una primera claudicación de nuestra "doctrina pura". ¡Y qué claudicación! *Renunciar totalmente al bombardeo estratégico* para consagrar todas nuestras fuerzas al combate defensivo de los primeros días. Pues si bien es verdad que nuestros aliados pueden desencadenar la acción estratégica en un tiempo lo bastante corto para obligar a nuestro enemigo a consagrar *a priori* a su propia defensa fuerzas distraídas de su ofensiva, no pueden, sin embargo, nuestros aliados asegurar nuestra cobertura aérea contra el primer choque, que pudiera ser decisivo. Jamás el adagio *primum vivere* se impondrá más duramente.

En efecto, si no nos aseguramos con una eficacia suficiente la seguridad de nuestro propio cielo, bastará, incluso en plena paz, una hora de vuelo para que cualquier punto del territo-

rio pueda sufrir el ataque fulminante de bombarderos celosos de laureles, como los de Port-Arthur y Pearl-Harbour, e incluso Hiroshima.

Si en esa hipótesis el enemigo prefiere sentirse atraído por nuestras fábricas, o si renueva el maridaje avión-tanque, siempre nuestros cazas, bien empleados, podrán aprovecharse de la libertad de acción providencial que les queda para contraatacar en vuelo a un enemigo que los bombarderos aliados hostilizaran hasta en sus propias bases en toda ocasión; y depende de nuestras alianzas que la ayuda aérea llegue antes que la batalla terrestre (insuficientemente cubierta si nuestros efectivos son demasiado débiles) haya declinado hacia una catástrofe irremediable.

Pero si el enemigo, habiendo tenido la chocante idea de haber leído también a Clausewitz, Foch, Douhet, el Almirante Castex, el General Spatz, ataca a fondo nuestra infraestructura aérea, objetivo pseudogeográfico por excelencia, y consagra a ello todas sus fuerzas, nuestros aviones no podrían rehuir la batalla aérea más que dejándose aniquilar en tierra y dejando destruir los aeródromos y radar los puestos de mando y las transmisiones. Pero entonces, ¿cómo podrían nuestros aliados desplegar en nuestro suelo, privado de infraestructura, los refuerzos tan deseados? Haría falta primero restablecerla, y durante este tiempo las fuerzas terrestres y marítimas buscarían en vano en el cielo las escarapelas de la aviación amiga.

Para evitar tal catástrofe hay un solo medio: ganar la batalla defensiva inicial, por lo menos en nuestro propio cielo, que preservará al mismo tiempo nuestro cuerpo de batalla aéreo, nuestra infraestructura y asegurará en todo el alcance de nuestros medios la seguridad aérea general de todo el país.

Esta será la única manera de explotar, como lo pide el Almirante Castex, la servidumbre capital de cobertura de nuestras propias fuerzas de toda naturaleza, para llevar la batalla al terreno donde podamos volver a emprender solos la lucha contra la fuerza aérea enemiga, explotando "recta e inteligentemente, gracias a un procedimiento de ejecución conveniente de inspiración maniobrera", las exigencias de una servidumbre ineluctable.

Sin insistir sobre el procedimiento, notemos que la potencia de nuestra acción defensiva resultará:

a) Del buen rendimiento de la caza amiga, asegurado por:

— *la eficacia del radar amigo* y

— *el sistema de alerta*, permitiendo la concentración y economía de fuerzas.

b) Del mal rendimiento de la caza enemiga, en razón de consideraciones análogas, por el alejamiento de sus bases propias de partida, reducción del tiempo disponible sobre el objetivo, meteorología y municiones para el regreso, sobre todo en caso de averías; multiplicación del gasto cuando hace falta un relevo de escoltas, etcétera.

No debemos renunciar nunca a un mínimo de acción por el bombardeo, por múltiples razones. Jamás se le debe conceder al enemigo una seguridad aérea total, que, librándolo de toda servidumbre defensiva, le permitiría llevar adelante en ofensiva todas sus fuerzas. Refutémosle al enemigo la enorme ventaja moral que confiere una exclusividad ofensiva.

Las acciones ofensivas de bombardeo, aunque reducidas, apoyadas por nuestra caza, ayudarán poderosamente nuestra propia maniobra, retrasando lo más posible los trabajos de infraestructura enemigos y obligándoles, además, a subordinar la puesta en servicio de las bases a un conjunto de precauciones que exigen trabajo y tiempo. Y si el mínimo indispensable de los elementos de caza absorbidos por la seguridad defensiva se llena, todo el resto debe ser consagrado a la ofensiva, constituida, modestamente para nosotros, por el bombardeo táctico, al cual le pediremos, conforme a las ideas del Almirante Castex, amenazar y provocar al enemigo en su propio cielo, mientras potentes formaciones de caza buscarán en la protección de los bombarderos la ocasión de encontrar y vencer al enemigo, obligado así a entablar combate.

La técnica actual permite a los cazas concebidos para interceptación adaptarse al acompañamiento de los radios de acción de los bombarderos medios, por medio de depósitos suplementarios que sólo exigen sacrificar algo de su velocidad de subida y de su maniobrabilidad, que pueden volverlas a adquirir en cualquier momento, pues dichos depósitos son lanzables. Sepamos aprovecharnos, con este objeto, de la flexibilidad del arma aérea para realizar, por una centralización extrema en una masa de maniobra única, la economía de fuerzas. Rechacemos toda repartición orgánica entre Mando de la Defensa y Fuerzas tácticas, que no deben ser

más que dos cuadros permanentes de utilización de una misma fuerza de combate (al menos para la caza). Esto concuerda totalmente con las concepciones de Castex de la defensa de costas por la Marina. Si hace falta un sacrificio permanente para la defensa directa de puntos sensibles, es a la artillería antiaérea, reforzada por máquinas especiales del género "Wasserfall", a quien debe apelarse.

Queda, es bien cierto, la cuestión del apoyo aéreo a las fuerzas terrestres y marítimas.

* * *

Algunos Jefes del Ejército de Tierra han escrito: "Si nuestra Aviación no es capaz de apoyar a las fuerzas terrestres, no interesa para la defensa nacional." Pero el hecho de que el maderamen de la techumbre de un edificio no refuerce la solidez de los muros..., no debe conducir a no ponerle techo.

Por otra parte, prometer la Luna no produce resultados más que en el dominio de una campaña electoral...

Por tanto, ¿en qué medida podremos satisfacer a las servidumbres del apoyo a la superficie sin comprometer nuestra batalla aérea, ya de por sí tan difícil de lograr para la mayoría de las aviaciones de las naciones que no son primeras potencias?

Algunos de nuestros camaradas de Tierra nos dicen: "Dad a cada ejército sus propios medios de cobertura aérea y de apoyo aéreo, y nosotros os dejamos que os ocupéis de lo demás."

Esta es, desgraciadamente, una concepción funesta (que ha hecho muchas veces sus pruebas en la Historia), porque introduce artificialmente una clasificación, generadora de dispersión de esfuerzos y de impotencia, y porque no permite utilizar con pleno rendimiento un útil cuya incomparable flexibilidad y potencia de golpe cuesta un alto precio, como ocurre con muchos otros útiles modernos.

Ese problema de la cooperación no es nuevo.

1.º *En Tierra.*—La Caballería tuvo que luchar para evitar quedar aprisionada en dispositivos rígidos, en los que perdía con su aptitud de maniobra hasta su razón de ser y existir. Nuestros tanques, aprisionados por hombres de corta vista en servidumbres de apoyo directo al combate a pie, fueron aplastados por las "Panzerdivisions" alemanas, sin que su número total existente (aunque repartidos) haya permitido explicar nuestra impotencia; no obs-

tante, el General De Gaulle había publicado su doctrina; pero en vano. Y la propia Artillería, ¿no ha tenido que forcejear para librarse del apoyo inmediato en provecho de la acción en masa?

2.º *En la Mar.*—Es la historia de la "joven Escuela", y también la de la batalla de Lissa, y la otra historia de la evolución de las opiniones del Almirante Castex. El mismo Suffren, ¿habría salvado Gondelour con la contribución de desembarcos?

3.º *En el Aire.*—Nuestra caza de 1940 no hubiera sido tan inferior en número a la del enemigo si su mediatización en caza de Ejército y en defensa de puntos sensibles no la hubiese esterilizado. El día del bombardeo de París, el Comandante francés, no obstante estar prevenido, no pudo poner encima de Compiègne más que una patrulla simple; patrulla cuyo jefe, a pesar de una maestría atestiguada por ocho victorias, en 1940 perdió sus elementos sin ningún resultado útil.

En cambio se vió a esa misma Aviación alemana, construída y concebida para la cooperación, impotente sobre el cielo de Londres frente a una caza resuelta, pero poco numerosa, jugándose la carta decisiva, con todas sus fuerzas reunidas en la batalla aérea, demasiado descuidada por Goering. Del mismo modo en Libia el apoyo aéreo directo a las fuerzas mecanizadas de Rommel encadenó una política de *paquetitos*, que permitió al Mariscal Tedder conquistar, a pesar de una inferioridad numérica, la superioridad aérea, de la que se benefició Montgomery.

No sabríamos volver de nuevo a aquellas fórmulas. Ya lo dice tan vigorosamente el Almirante Castex hablando de servidumbres:

"Se estará obligado con toda lealtad a satisfacerlas, con la condición de que esas servidumbres no desvíen la estrategia del medio por vías o caminos demasiado peligrosos. Debemos vigilar que estas exigencias de servidumbres no sean tiránicas hasta el punto de hacernos transigir, incluso en principios fundamentales. Más vale, sin duda, poner la mayor parte de la Aviación marítima en las manos de un Comandante de T. O. que dejarla a la disposición de las Fuerzas Navales o de las Regiones Marítimas. El carácter particular de este Arma Aérea, sus posibilidades especiales, el interés que hay a veces en su concentración y en hacerla obrar en grandes masas impondrán realmente una solución que consistirá en forzar la proporción de los "ele-

mentos de reserva" de Aviación puestos a la disposición del Comandante del teatro de operaciones."

"Señalemos, en fin, en el mismo orden de ideas, la posibilidad de hacer cooperar la Aviación terrestre en las operaciones marítimas, y a la inversa, según el objetivo que se juzgue preponderante."

"Por su carácter propio, que le permite obrar indiferentemente sobre la tierra o el mar, las máquinas aéreas llenan, materialmente hablando, el lugar de unión o enlace de la guerra terrestre y la guerra naval. Ellas operan en el sentido más deseable posible de la unidad de la guerra."

"Por otra parte, gracias al avión, gastos hechos para la preparación de la guerra terrestre, disminuyen los medios que se necesitan con vistas a la guerra naval. Todos los sacrificios pecuniarios de la primera categoría no están perdidos para el segundo objetivo. La inversa no es menos cierta."

La orientación consistirá, en particular, en adaptar la infraestructura aérea a la maniobra general terrestre, con el fin de que resulten cubiertas automáticamente, y al mismo tiempo, con nuestro propio dispositivo las regiones esenciales de la acción terrestre; entonces cada jefe de patrulla de caza hará en cada uno de sus vuelos una acción simultánea de apoyo o protección aérea (como aquel que hacía prosa sin saberlo). La economía de fuerzas se habrá logrado así hasta el máximo extremo posible y en ambos sentidos, puesto que recíprocamente la posición de nuestras Bases Aéreas favorecerá la cobertura terrestre y facilitará el logro de un mínimo de libertad de acción, inmediatamente explotado en provecho de todos, permitiendo ciertas acciones de apoyo en particular, al menos indirectas, en el cuadro general de una maniobra de conjunto que garantizará la seguridad.

En cuanto al avión de tipo especial de apoyo, o es una quimera o es un avión anticuado, desechado de las misiones esenciales aéreas.

¿Se ha visto nunca a un consejo de revisión aumentar artificialmente el número de los inaptos para el servicio armado porque temía carecer de auxiliares?

Tomemos ejemplo de la Marina, que aventuró en el ataque de costas sus navíos envejecidos de toda clase, incluso hasta los acorazados de segunda línea, y le habremos encontrado un posible empleo a nuestro P. 47 y a nuestros

Spitfires, mientras esperamos que habiendo logrado los Meteors la total libertad de acción (supremacía aérea) puedan algunos ser desplazados a otras misiones menos específicas de la Aviación y más directas de apoyo o protección a la superficie.

Recordemos que después del éxito del envejecido Hurricane (transformado en Hurribomber), el P-47, concebido como caza de alta cota (como lo atestigua su turbocompresor), pero inepto para la interceptación por falta de velocidad ascensional, fué un excelente avión de asalto.

Pero si él hubiera nacido y se hubiera encontrado en determinado momento en el puesto y lugar que ocuparon el Spitfire y el Hurricane, Inglaterra hubiera perdido la llamada Batalla Aérea de Londres.

Cualquier otra fórmula debilitaría nuestros medios antes de librar una batalla (la aérea) que nunca está ganada por anticipado, y que tanta falta hace. Y mientras tantos menos aviones de combate (caza y bombardeo) tengamos, tantas menos ocasiones tendremos de hacer sufrir al adversario pérdidas suficientes para desviarlo de ataques aislados a fuerzas de tierra por medio de pequeñas formaciones. Porque el mejor dispositivo de formación no permitirá jamás interceptarlo, a menos de sacrificar a ello precisamente, por una diseminación en una nube de defensas locales, la defensa contra posibles ataques más potentes (como la Marina con sus torpederos numerados), presentando así el flanco a nuestra propia destrucción, si el enemigo conoce su oficio.

Pero declaremos francamente que hay dos importantes servidumbres que exigen, sin embargo, tipos y elementos aéreos especiales, aunque sea en detrimento del cuerpo de batalla (núcleo de Aviación de Combate).

- a) La Aviación de Reconocimiento.
- b) La Aviación de Transporte.

La Aviación de Reconocimiento ha llegado a ser un elemento muy especializado, cuyo alto rendimiento exige su concentración en los escalones del Alto Mando. Ella explota en provecho de todos, los informes recogidos por aviones cuyas muy altas cualidades, superiores incluso a las del mejor caza contemporáneo, lo hagan apto para evitar el combate, empleándose aisladamente en el cielo enemigo, trasponiendo bajo una nueva forma la acción del agente informador, (por la piratería), sin emplear la fuerza.

En cuanto a la Aviación de Transporte, es un instrumento de gran necesidad y utilidad, pero incapaz de resistir la acción de la caza contraria. Una Flota de Transportes Militares absorbe y se anexiona todos los medios civiles idénticos o análogos a los suyos (C-47 y Dakota). Pero no puede actuar más que en la misma medida en que su seguridad está garantizada.

Es al Alto Mando a quien corresponde consentir, *a priori*, en los sacrificios que sean necesarios del Cuerpo de Batalla en favor de estos dos instrumentos indispensables, sin debilitar considerablemente aquellas fuerzas aéreas principales, encargadas de ganar el combate aéreo.

Antes de terminar este estudio notemos que si la sujeción de nuestra doctrina aérea a sólidos puntos de apoyo se impone, no hay lugar a temer una insuficiente flexibilidad. Las presiones de altas autoridades civiles y militares, tanto más comprometidas a este punto de vista cuanto el efecto moral y espectacular del peligro aéreo sea mayor, y cuanto más tengan conciencia en tiempos de guerra de una gran responsabilidad frente a un país mal protegido, no tendrá que lamentar demasiado sus faltas por inútiles sacrificios; cuántos compañeros nuestros han caído en vuelo por "enseñar las escarapelas" a los combatientes de tierra, que consiguieron así no ver demasiado bajas y cercanas las cruces negras enemigas.

Pongamos de relieve a este propósito una grave dificultad especial para el medio aéreo. Mientras que el apoyo de fuegos concedido por la Marina o la Artillería tienen una forma particularmente espectacular, como asimismo la tiene el apoyo aéreo inmediato, el apoyo aéreo indirecto (lejano), mucho más eficaz, carece de esa espectacularidad por ser mucho más discreto y permanecer ignorado.

Un Jefe de Batallón preferirá siempre la patrulla que ataca a un tanque que le molesta, que no aquella que incendia un tren cargado de tanques en la inmediata retaguardia enemiga, o que disloca un Regimiento de refresco que venía a relevar; de lo cual él nunca llegará ni siquiera a tener noticia y a apreciar la utilidad lograda o el peligro evitado.

¿Y qué decir de los trenes de gasolina que no le llegaron a los blindados de Rundstedt en las Ardenas? ¿Y de la operación "Clairon"?

En lugar de encarnizarse sobre las zonas mejor defendidas por todos los medios activos y pasivos reunidos, en los que diseminación y camuflaje reinan como amos y señores, es en la

retaguardia donde por todas partes los núcleos industriales, parques y transportes son inevitables, donde la atención del defensor, absorbida por una superficie excesiva se relaja, allí es donde el avión encuentra su mejor empleo y mayor rendimiento. ¿Por qué reducir a una estrecha zona la maniobra de gran profundidad, que por las cualidades propias de las fuerzas aéreas puede alcanzar a todo un país?

Ligar el apoyo aéreo al campo de visión del combatiente terrestre de primera línea no es cooperar útilmente; es usar, contra un objetivo geográfico, tan acorazado como poco maniobrero, el único útil verdaderamente poderoso, susceptible de elevarse por encima de las estrategias terrestres, navales y aéreas, capaz de servir directamente la Estrategia en su más amplio sentido, atacando indiferentemente todos los objetivos, civiles y militares, próximos y lejanos.

¿Y si la acción lejana puede, como en el Japón, dar sus resultados y bastar a la victoria?

Los combatientes del suelo avanzarán en seguida fácilmente, cubiertos por toda la potencia aérea, libre ya de su acción principal, después de su propia victoria aérea, y acabarán por extender el alcance de la ocupación terrestre (o aeroterrestre) por todo el suelo enemigo.

Si se nos proporciona aquel Cuerpo de Batalla Aéreo, sin el cual no podremos responder de nada, no hará falta que se nos atosigue con servidumbres que acabarían por hacernos perder las cualidades propias de nuestras armas. Pero mientras no tengamos más que un puñado de aviones anticuados, ¿para qué pedírnos una acción altruista, cuyo resultado será únicamente un sacrificio espectacular, pero estéril?

Ciertamente, una Aviación de guerra cuesta cara, y su infraestructura ya de por sí representa una fortuna. Pero la ocupación total de nuestro país por un enemigo es más costosa todavía.

Nuestra conclusión firme será, en consecuencia, la siguiente:

"Nada debe hacernos perder de vista la gran verdad de que la Fuerza Aérea organizada es la llave maestra de todo lo demás; que el poner fuera de combate a la del enemigo debe ser el objetivo supremo; y que la consecución de la Superioridad Aérea debe ser el polo de todos nuestros esfuerzos. Tal debe ser la dirección permanente, la regla de oro de nuestra acción."

(Publicados en *Forces Aériennes Françaises*.)

Traducción de A. RUEDA URETA.