

# EL PODER AÉREO

POR

Francisco Fernández G. Longoria

CORONEL DE AVIACIÓN

## II

### LA GUERRA MARITIMA

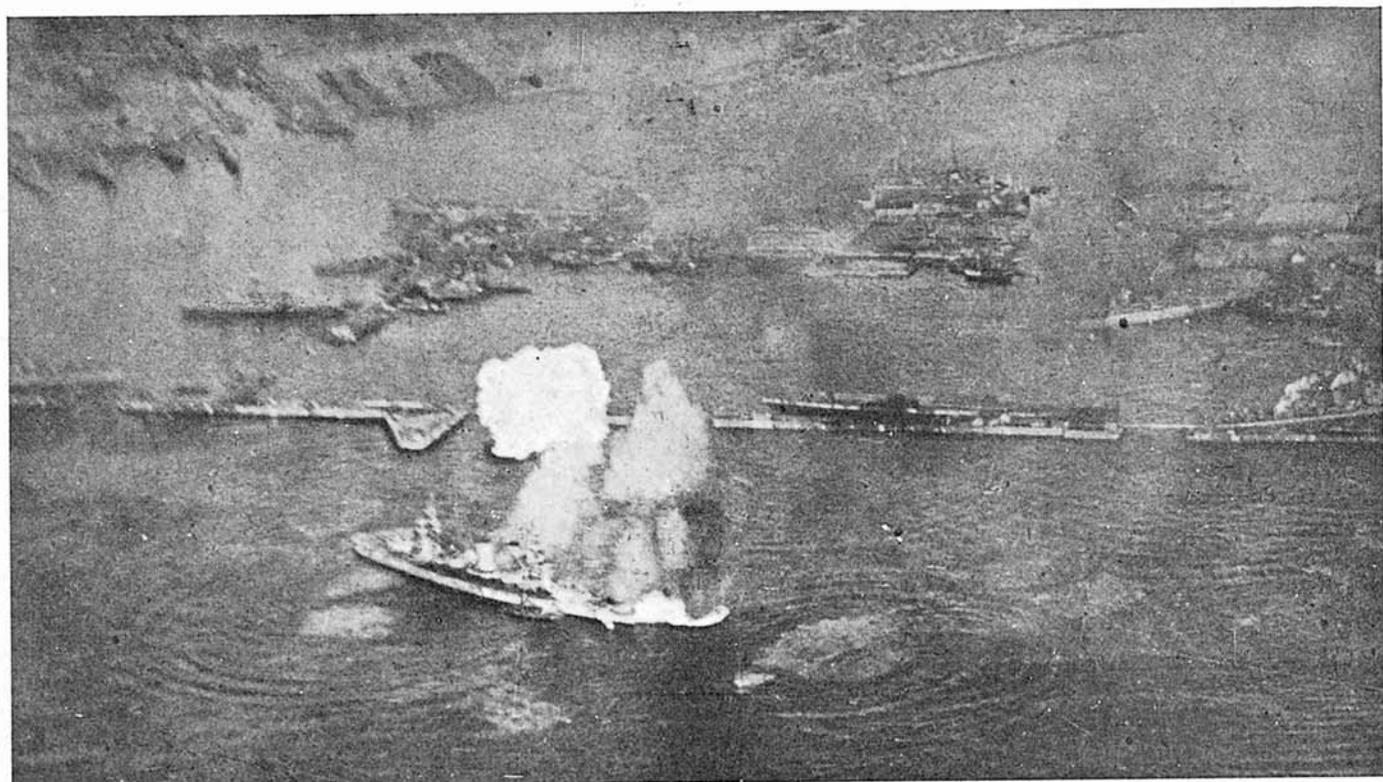
Desde antes de estallar la guerra actual se tenía por descontado que uno de sus aspectos más interesantes había de ser el poner a prueba la eficacia del poder aéreo en su intervención en la guerra marítima.

Era ésta una novedad de la guerra; pues si bien es cierto que en el pasado conflicto mundial la Aviación fué empleada en el mar y que un gran número de aviones e hidroaviones, desde bases costeras y portaviones, realizaron continuamente misiones de exploración y vigilancia, y también en algún caso de bombardeo y torpedeamiento de buques, los resultados fueron insignificantes, como correspondía al estado embrionario de los medios aéreos de la época.

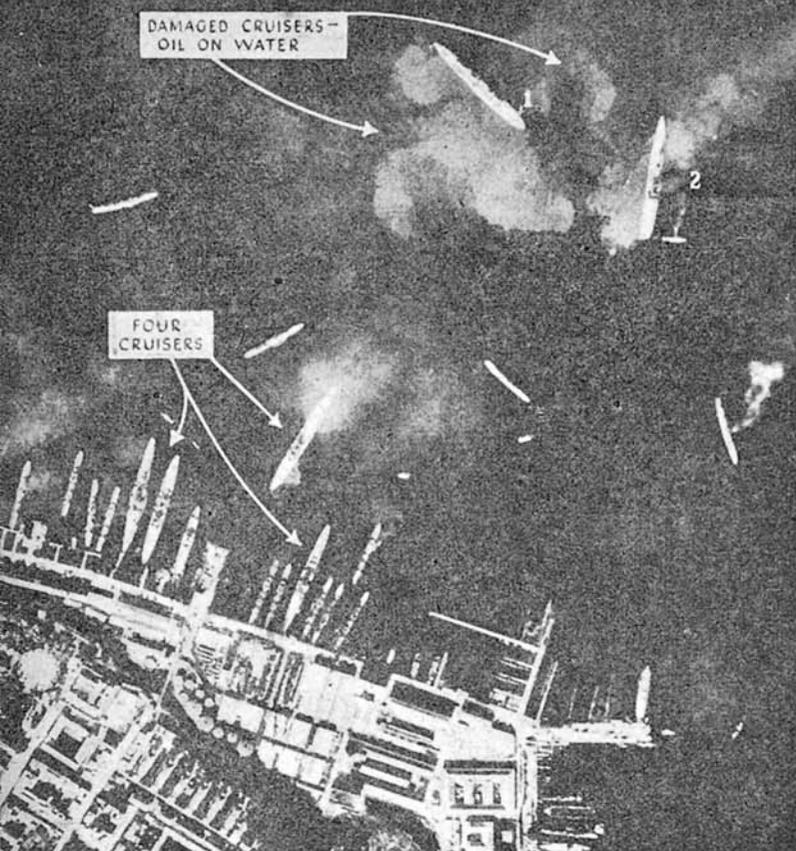
El posterior progreso de la Aviación y el aumento de su potencia ofensiva hizo comprender que en adelante la acción aérea en el mar tendría mucha más amplitud e intensidad que en la Gran Guerra. Pero quedaba en pie, como una incógnita, el comprobar el va-

lor práctico de esta acción y las repercusiones que tendría en la marcha de la guerra marítima.

Durante veinte años esta cuestión fué una de las más debatidas por los teóricos de la guerra, sin que se llegara, como es natural, a ningún acuerdo concreto. A lo largo de multitud de escritos y abundantes polémicas se formaron dos tendencias antagónicas. La una mantenía que el papel reservado a la Aviación en los mares era el de simple auxiliar de las flotas, sin que su intervención pudiera modificar el desarrollo de la guerra en el mar, por lo que la decisión, conforme a los principios inmutables de la estrategia naval, seguiría estando exclusivamente a cargo de las flotas. La otra defendía que había de verse en la Aviación a una fuerza nueva en los mares que, actuando, ya en colaboración, ya con independencia de las fuerzas navales, obtendría resultados de suficiente importancia para influir en la decisión e imponer un cambio en la conducción de la guerra marítima.



Los Stukas alemanes destruyeron con bombas de 1.000 kilos el acorazado soviético *Oktiabrskaya Revolutsia*, en la bahía de Kronstadt. (23 de septiembre.)



Un aspecto del ataque a la base naval de Tarento por aviones de la R. A. F.

En cierto modo, esta discusión se ha visto transportada a la realidad de esta guerra. Pues mientras uno de los beligerantes, Inglaterra, confiando en su superioridad naval y fiel a sus tradiciones marítimas, siguió en la idea de encomendar la decisión a su Flota, ayudada de una fuerza aérea propia, que es sólo una parte del poder aéreo británico, el otro beligerante, Alemania—también Italia—, señaló a la Aviación el papel de compensar su inferioridad naval, al objeto de realizar operaciones que no podría llevar a cabo por sí sola su Flota, y previó que intervendría en el mar, no una parte de las fuerzas aéreas, sino la Aviación en masa, sin más limitación que la impuesta por las características del teatro de operaciones.

Ha llegado, pues, el momento en que la incógnita va a ser dilucidada. No hay que decir que el interés de la lucha que hoy tiene lugar en los mares se concentra en gran parte en este hecho: por primera vez en la Historia el poder aéreo interviene en la guerra marítima.

No puede, sin embargo, olvidarse, y menos por nosotros, que en este extremo, como en general en todos los de la actual contienda, nuestra guerra de liberación fué un antecedente valiosísimo, puesto que en ella la Aviación nacional intervino ampliamente en el mar y consiguió efectos de la mayor importancia, sobre todo en relación con el aspecto esencial de la guerra marítima: el uso de las comunicaciones. El hundimiento de numerosos buques y la anulación casi completa de toda actividad comercial en los puertos rojos de Levante, conseguida por la acción de nuestros aviones, fué, sin duda, de la mayor trascendencia al objeto de privar al enemigo de sus importaciones por mar.

A nuestras alas les cupo, pues, el privilegio de ser las primeras en probar que la Aviación puede obtener por sí sola resultados que suponen un cambio radical

en las condiciones de la guerra en el mar, al menos en uno de sus aspectos: la lucha contra el tráfico. En la actual contienda, puestos en juego toda clase de medios, se está demostrando de modo concluyente que el cambio se refiere igualmente a los demás aspectos de la guerra marítima.

El despliegue de fuerzas, base de toda idea estratégica y en el mar factor importantísimo a efectos de asegurar en el momento preciso la concentración, ha sido afectado fundamentalmente. Varias de las bases inglesas de mayor valor estratégico, que por su situación estaban indicadas para estacionamiento de las fuerzas, como, por ejemplo, las Shetland, Portsmouth y Malta, han tenido que ser abandonadas a causa de la amenaza aérea. El emplazamiento de las flotas ha sido condicionado a mantenerlas en lo posible alejadas del alcance de la Aviación. Este hecho basta para indicar hasta qué punto ha influido el poder aéreo en la estrategia naval.

Las bases han dejado de ser un refugio seguro para las flotas cuando se hallan en el radio de acción de las alas contrarias. El ataque a las bases navales ha sido una de las operaciones corrientemente ejecutadas por las aviaciones de ambos bandos. La primera acción aérea inglesa de importancia fué realizada el 5 de septiembre de 1939, y tuvo por objeto bombardear Wilhelmshaven y Cuxhaven. A partir de esa fecha son incontables las veces que una base naval ha estado sometida al ataque de la Aviación. El poder aéreo ha hecho posible que una operación del más alto interés: el agredir a una fuerza naval en su estacionamiento, acción que antes era prácticamente irrealizable, pueda ser hoy ordenada por el Mando en cualquier momento que lo considere oportuno. He aquí otra innovación trascendental en la estrategia general de la guerra y en la particular de la guerra en el mar.

Como era de esperar, la operación de ataque a las fuerzas navales en sus bases ha resultado de gran eficacia. Los acorazados de Tarento, el "Illustrious", gravemente dañado en Malta, y los demás buques averiados o hundidos en bases inglesas, alemanas, italianas y rusas, son buena prueba de ello. Entre todas las operaciones de esta índole destaca por sus extraordinarias repercusiones el ataque a Tarento. Este es, sin duda, uno de los acontecimientos de mayor relieve que han sucedido hasta ahora en relación con la lucha en el mar. En esta ocasión la acción exclusiva de dos escuadrillas de aviones torpederos cambió radicalmente la situación naval en el Mediterráneo y, en su consecuencia, la situación general de fuerza en los mares. El ataque aéreo de Tarento volvió a dar a Inglaterra una amplia superioridad naval, que había quedado bastante restringida después de la rendición de Francia.

Otro aspecto importante del ataque a las bases es la disminución de la capacidad de reparación de los arsenales a consecuencia de la destrucción de sus instalaciones desde el aire. Estas destrucciones y la falta de seguridad de las bases crean nuevas situaciones en la logística naval y plantean problemas difíciles para el abastecimiento y reparación de los buques. En este orden es significativo el envío a Norteamérica, para su reparación, de un gran número de buques de guerra ingleses; medida que no está enteramente justificada por razón de nuevas construcciones, ni siquiera por el

gran número de barcos averiados, sino que ha de explicarse por la reducción de la capacidad de trabajo, y sobre todo, por motivos de seguridad.

La eficacia del poder aéreo contra las fuerzas navales en la mar ha quedado también ampliamente probada. La vieja cuestión de si el avión podía o no hundir buques de guerra ha sido ya aclarada de modo irrefutable. La Aviación ha hundido toda clase de buques, incluso acorazados, salvo, hasta ahora, portaviones, sin que se vea razón alguna para que éstos no puedan ser también hundidos. Y la Aviación ha averiado y puesto fuera de combate a toda clase de buques, sin ninguna excepción.

El número exacto de buques de guerra hundidos o averiados por la Aviación no se conocerá hasta mucho después de que acabe la guerra. Pero podemos formarnos una idea de su importancia a la vista de cifras oficiales y resultados notoriamente verídicos.

Según los comunicados del Alto Mando alemán, durante las operaciones de Noruega, a consecuencia de los ataques de la Luftwaffe, resultaron hundidos 28 buques de guerra y auxiliares y 71 mercantes, y fueron averiados 80 barcos de guerra y auxiliares y 39 buques mercantes. En aguas de Francia, hasta el momento de la ocupación de Dunquerque, la Flota Aérea alemana hundió 24 naves de guerra y 66 transportes y buques mercantes, y averió o destruyó en parte 59 unidades diversas de guerra y 117 transportes y mercantes. En el Mediterráneo, desde 1.º de enero a fin de mayo del año en curso, fueron hundidos por la acción aérea alemana 30 buques de guerra y 103 mercantes, y resultaron averiados un gran número de unos y otros, entre ellos navíos de línea y portaviones.

Aunque las anteriores cifras comprenden, sin duda, gran número de buques menores, las pérdidas de unidades mayores fué de gran importancia, como lo prueba el haber tenido que retirarse las flotas del teatro de las operaciones.

En el Báltico y en el mar Negro, una gran parte de los principales buques de la Flota bolchevique han sido hundidos o han sufrido destrozos por las bombas alemanas.

Los aviones torpederos ingleses fueron la causa del hundimiento del "Bismarck" al alcanzarle con tres torpedos, roto ya el contacto con las fuerzas navales británicas, después de haber hundido el acorazado alemán al "Hood" y haber averiado al "Prince of Wales". De no haber existido Aviación, es lo más seguro que el "Bismarck" habría sobrevivido a su soberbia hazaña.

En Tarento los aviones británicos torpedearon y pusieron fuera de combate a tres acorazados italianos. Aviones torpederos ingleses fueron asimismo los que averiaron de consideración al acorazado "Vittorio Veneto" en Matapán, y bombarderos británicos los que inmovilizaron al crucero "Pola" en la misma ocasión.

Por su parte, la Aviación italiana ha hundido en el Mediterráneo, según datos oficiales, a 12 buques de guerra ingleses y averiado a otros muchos, entre ellos al "Nelson".

Este conjunto de resultados expresa claramente el grado en que el poder aéreo constituye un peligro real para las flotas.

Se ha pretendido establecer el principio de que la



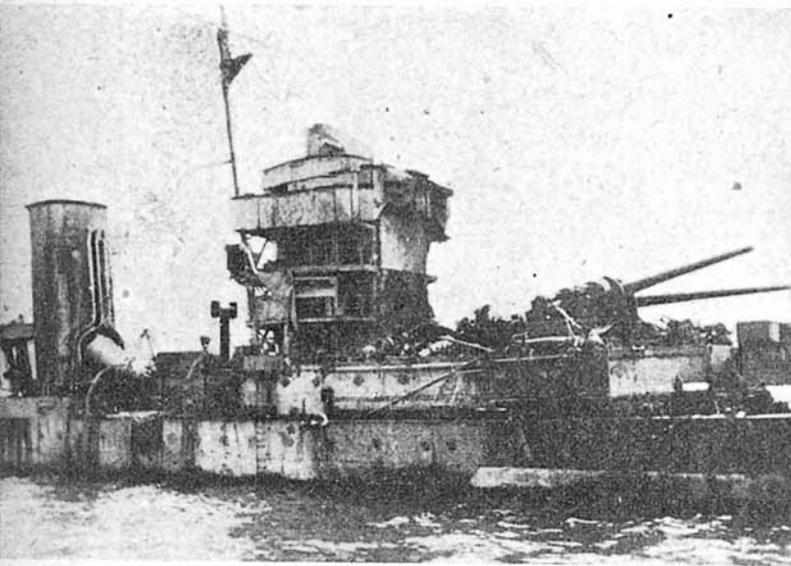
Bombardeo de un crucero inglés por la Luftwaffe. El buque, incendiado, se hundió poco después.

Aviación, en el mar, ha de subordinarse a las flotas como un Arma auxiliar, enteramente dependiente de ellas.

Ninguna razón de peso puede justificar tal teoría, que, por lo general, se basa en una mera cuestión de jurisdicciones, mientras que en contra de ella existen numerosos argumentos fundamentales.

La acción aérea en el mar, como parte que es de la guerra aérea, no puede ser llevada a cabo donde exista inferioridad en el aire. El dominio del aire es condición indispensable para una acción aérea de envergadura. Sin ese dominio pueden realizarse ataques esporádicos o por sorpresa, pero no acciones de fuerza o en masa. Ahora bien: dominar el aire por un tiempo más o menos largo en un punto dado es una operación que no puede ser acometida sino dentro del plan general de la guerra aérea y haciendo jugar, si ello es preciso, la totalidad del poder aéreo, ya directamente en el espacio de la acción, ya mediante el apoyo indirecto en teatros distantes. Toda acción importante en el mar que no se plantee con arreglo a esta idea, tendrá muchas probabilidades de conducir a un fracaso. Noruega y Creta lo prueban cumplidamente. El no haber comprendido a tiempo Inglaterra que en las grandes acciones en el mar intervendría, siempre que fuese posible, no ese Arma arbitraria que ellos llaman Arma Aérea de la Flota, sino la totalidad del poder aéreo, ha sido la causa de sus grandes desastres en ambas ocasiones.

Otra razón que no puede olvidarse es que la situación normal de las flotas en inferioridad de fuerzas es la de acogidas a la protección de sus bases. Sería ab-



Restos de uno de los navíos de guerra británicos atacados por la Luftwaffe en aguas de Creta.

surdo en tal caso pretender que la acción aérea en el mar se subordine o sea auxiliar de una fuerza que no actúa.

Finalmente, y para no extendernos con más razonamientos, la práctica de la guerra está probando que aun persiguiendo un mismo objeto, la ejecución de las operaciones en aire y mar se hace, por lo general, con independencia. En los dos años que van de guerra, la inmensa mayoría de las acciones aéreas en el mar han sido ejecutadas sin conexión con ninguna acción naval, y en los pocos casos en que existió cooperación de la Aviación y la Marina, como en Noruega, Matapán y en el hundimiento del "Bismarck", lo excepcional fué que coincidiesen ambas acciones. Por regla general, aviones y buques actuaron separadamente en espacio y tiempo. En estas condiciones no puede hablarse de Arma auxiliar ni de acción subordinada, sino de colaboración de dos fuerzas distintas con vistas a un mismo fin.

En este plano han de entenderse las relaciones mutuas del poder aéreo y el naval dentro de la acción total de las Fuerzas Armadas. Ambos habrán de subordinarse a los fines que se trata de conseguir. Pero la dependencia entre ellos deberá ser determinada por el Mando Supremo de la guerra, atendiendo a las circunstancias en cada caso particular. Habrá ocasiones en que el papel principal correrá a cargo de la Marina. Habrá otras en que el poder aéreo será el actor principal. Pues la enseñanza más trascendental de esta guerra en relación con la lucha en el mar es que la Aviación puede, en determinados casos, enfrentarse con la Marina y resolver favorablemente una situación que sería irremisiblemente adversa por la absoluta inferioridad de las fuerzas navales. Tal ha ocurrido en Noruega y Creta.

Noruega y Creta abren un capítulo nuevo de la guerra. Se trata de los dos primeros ejemplos de operaciones por mar en que el triunfo ha estado de parte del bando que se encontraba en completa inferioridad de fuerzas marítimas. En ambas ocasiones la Aviación

superó esa inferioridad, hizo abandonar las aguas de operaciones a las fuerzas navales superiores y consiguió la victoria.

En el momento de invadir Noruega se encontraba Alemania sola en el mar frente a las escuadras inglesa, francesa y noruega. Aun contando con que fuese anulada desde el primer instante esta última, la superioridad numérica francoinglesa era absolutamente aplastante. Al estallar la guerra la composición de fuerzas era: del lado francoinglés, 517 buques, entre navíos de batalla, portaviones, cruceros, destructores y submarinos, con 1.750.000 toneladas; del lado alemán, 98 buques—ningún portaviones—, con 205.000 toneladas. Entre los primeros, 22 navíos de línea, con un total de 186 cañones de 30,5 a 40,6 cm.; de los segundos, tan sólo dos acorazados y tres acorazados de bolsillo de 10.000 toneladas, que en junto reunían 36 cañones de 28 cm. La desproporción no había variado sensiblemente por posterior entrada en servicio de buques.

En tales condiciones es indudable que con la sola acción de su Flota no hubiera podido Alemania pensar siquiera en adueñarse de Noruega. Pero el Alto Mando alemán comprendió que mediante la rápida ocupación de bases aéreas en Dinamarca y Noruega podría contrarrestar con la Aviación la superioridad naval francoinglesa, al estar obligada la Flota enemiga a moverse en aguas dominadas desde el aire por las escuadras alemanas. Los resultados no pudieron ser más concluyentes. Y el testimonio de que la acción aérea fué la que decidió la lucha lo tenemos en las declaraciones de ambos enemigos, que por esta vez están de acuerdo en la apreciación de los hechos.

"El Arma Aérea—dice el comunicado-resumen del Alto Mando alemán del 13 de junio de 1940—se mostró como factor decisivo en el éxito de las operaciones. Ha sobrellevado el mayor peso de la lucha contra las Marinas inglesa y francesa unidas, muy superiores numéricamente a la Marina alemana.

La Aviación ha demostrado con evidencia para el futuro que ninguna Escuadra, por fuerte que sea, podrá operar por mucho tiempo dentro del radio de acción de una Flota aérea superior. Así le fué posible dispersar y alejar las fuerzas navales enemigas de la costa noruega después de nuestro desembarco.

En todos los movimientos de la Marina de guerra inglesa, ya fuese en el desembarco en Namsos o Andalsness, o en el reembarque en los mismos lugares, la Aviación le ha causado enormes e irreparables daños. El acto de que más orgullosa está el Arma es la destrucción de un gran acorazado, el 3 de mayo, en las aguas de Namsos" (1).

Por otra parte, el primer Ministro inglés, Chamberlain, en el debate sobre Noruega celebrado en la Cámara de los Comunes el 8 de junio de 1940, dijo, entre otras cosas:

"El fracaso del plan se debió a dos factores: primero, nuestra incapacidad para asegurarnos los aeródromos, y segundo, la rápida llegada de las fuerzas alemanas."

(1) Se trata de un acorazado de unas 30.000 toneladas, alcanzado de lleno por bombas de gran calibre, que tras de una fuerte explosión se fué al fondo a 150 kilómetros al noroeste de Namsos. El Almirantazgo ha ocultado esta pérdida.

El día siguiente, en la misma Cámara, sir Samuel Hoare, Ministro del Aire, declaró principalmente:

“Sin bases aéreas era imposible, ante la importancia de los ataques aéreos alemanes, hacerles frente y mantener nuestras bases navales.”

Y en la misma sesión del Parlamento, Wiston Churchill, primer Lord del Almirantazgo, se expresó en los términos siguientes:

“El diputado Alexander ha preguntado por qué no cortamos las comunicaciones navales al enemigo en el Skagerrak, ya que nuestra actual preponderancia naval nos habría hecho posible dominar el Skagerrak con nuestros barcos de superficie y cortar de esta manera las comunicaciones con Oslo desde el primer momento.

Pero la inmensa fuerza aérea que el enemigo podía lanzar sobre nuestros barcos de patrulla habría hecho este método demasiado caro. Habrían sido necesarias importantes fuerzas para mantener este dominio, y las pérdidas que se nos habrían ocasionado desde el aire habrían producido, sin duda, desde muy pronto un verdadero desastre naval.”

A la vista de estas declaraciones unánimes no es posible dudar de que la Aviación fué el factor decisivo en Noruega. De la importancia de esta acción, que consideramos la de mayor alcance estratégico realizada hasta la fecha, podemos darnos cuenta hoy al pensar en cuál sería la situación de la guerra si la Península Escandinava estuviera en manos anglobolcheviques.

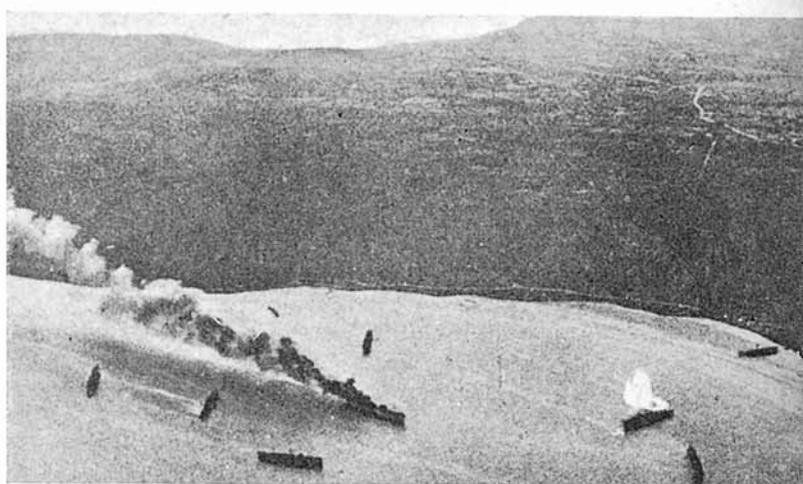
El caso de Creta es, si ello fuera posible, más contundente aún, puesto que no se trata de una operación combinada de la Aviación y la Marina, sino de una acción en la cual la Aviación por sí sola se enfrenta con una fuerza naval, la derrota y la obliga a abandonar el teatro de operaciones.

Después de Noruega y Creta no puede ignorarse que el poder aéreo, en determinadas condiciones, tiene capacidad para enfrentarse con las flotas navales y obtener decisiones de la mayor importancia para la marcha general de la guerra.

Otra enseñanza de ambas operaciones es que el concepto hasta ahora vigente en estrategia naval, de operación combinada, esto es, aquella que se realiza por la Marina y el Ejército, cuyo tipo es el transporte de un Cuerpo de invasión, debe ser sustituido por otro concepto más amplio de operación combinada de Aire, Mar y Tierra, en la que el primer factor puede influir decisivamente en el resultado. Y también que ha nacido un nuevo tipo de operación combinada a través del mar, y es aquella en que, como en Creta, intervienen sólo la Aviación y tropas de desembarco, encargándose aquélla de la seguridad de los transportes en la mar.

En lo que respecta a la lucha contra el tráfico, las lecciones de nuestra guerra se han visto ahora confirmadas totalmente por el gran número de buques hundidos en la mar y en puerto y las destrucciones producidas en depósitos e instalaciones portuarias de toda clase.

En la imposibilidad de conocer el número total de barcos mercantes hundidos o averiados por la Aviación, sólo nos referiremos a los datos oficiales sobre el tonelaje inglés hundido por las fuerzas alemanas hasta el 1 de septiembre pasado, esto es, en dos años de guerra. En este plazo los hundimientos de mercantes sumaron 13.088.583 toneladas, de ellas 9.532.700 toneladas por la



La bahía de Suda, en Creta, durante uno de los ataques aéreos que hicieron huir a la Escuadra británica.

acción de la Marina y 3.535.583 toneladas por ataques aéreos.

Le corresponde, pues, a la Aviación más de una cuarta parte de los hundimientos totales. Resultado realmente sorprendente, toda vez que sólo una fracción sumamente pequeña de la Luftwaffe ha estado dedicada a esta misión.

Un último aspecto de la guerra marítima nos queda por considerar, y es la defensa de costas. Los casos de agresión en forma de raid a la costa desde el mar han sido hasta ahora muy poco frecuentes, y salvo el de Génova, no se registran ataques a puntos de importancia. Ello es natural, puesto que la agresión desde el aire es más fácil y presenta menos riesgos. Pero tanto contra este peligro como contra el de desembarco, ha quedado demostrado que una potente Aviación es la mejor defensa. En apoyo de esta idea, nada mejor que transcribir las palabras de nuestro Generalísimo en su discurso del 17 de julio pasado:

“Las costas de Noruega, las aguas del Canal y los mares de Creta son escenarios en que la Aviación arroja a las escuadras enemigas de las proximidades de las costas. Su eficacia en su defensa nadie puede ya discutir.”

Hemos visto, en resumen, que en todos los aspectos de la guerra en el mar, la acción aérea puede alcanzar resultados de gran importancia, y que en ciertas condiciones el poder aéreo puede enfrentarse con el poder naval y obtener por sí la decisión, obligando a las fuerzas navales enemigas a abandonar el lugar de las operaciones.

Hemos visto también que la sola acción aérea ha llegado en ciertos casos a producir un completo cambio en la situación de fuerzas en el mar. Hemos comprobado asimismo que en todos los encuentros navales de importancia de esta guerra—Noruega, Matapán, hundimiento del “Bismarck”—corresponde a la Aviación una buena parte de los resultados.

Podemos, pues, basándonos en la experiencia indiscutible de la presente guerra, sentar la conclusión de que el poder aéreo es un factor de importancia decisiva en la guerra en el mar.