





# ENTRE GUERRAS, Guerra Civil y II Guerra Mundial

**José M. Martínez Cortés**  
*Coronel del Ejército del Aire*

**E**n el período existente entre las dos guerras mundiales, comúnmente denominado período entre guerras, la tecnología aeronáutica creció de forma intermitente y hubo una importante actividad relacionada con las teorías del Poder Aéreo y su empleo. La idea fundamental de Giulio Douhet y Billy Mitchell, entre otros, era que la nueva capacidad militar, el Poder Aéreo, podía prevenir el estancamiento de los frentes que llevó a la guerra de desgaste y atrición habida en superficie en la IGM, en las que las pérdidas se contaban por centenares de miles sin ganancias territoriales significativas y, por tanto, reduciendo bajas. Dado que las proposiciones fundamentales de los teóricos de esta época han tenido una influencia fundamental en la evolución histórica del Poder Aéreo, procede detenerse en ellas, desarrollando, de forma resumida, sus aspectos fundamentales:

– En el enfrentamiento aéreo la ofensiva tiene ventaja sobre la defensiva. Al no existir aún radares operativos, las posibilidades de interceptar una ofensiva aérea eran, por entonces, prácticamente inexistentes. La capacidad de la aviación de sobrevolar las líneas enemigas le permitía adentrarse y golpear directamente a quienes tomaban las decisiones políticas y a quienes mantenían la voluntad de combatir (origen del ataque sobre Centros de Gravedad, requisitos y vulnerabilidades críticos, hoy vigente).

– Gracias al Poder Aéreo el que ataca primero tiene ventaja. Dado que beneficiaba la ofensiva, en detrimento de la defensiva, lo conveniente era golpear primero. Por ello, Giulio

Douhet aconsejaba lograr cuanto antes el control del aire, atacando las bases de la fuerza aérea enemiga, premisa aún vigente.

– Los efectos decisivos del bombardeo estratégico se derivan de las consecuencias de la destrucción, no de la destrucción física en sí misma. La fortaleza del Poder Aéreo residía en su capacidad coercitiva para someter la voluntad de lucha del adversario, aspecto que continúa siendo fundamental.

– Como resultado de lo anterior, el Poder Aéreo proporciona una ruta independiente a la victoria, con golpes devastadores que provocaran el colapso moral del adversario piedra angular esta del debate sobre la posibilidad de ganar la guerra exclusivamente desde el aire. Los primeros teóricos contemplaban el avión como el arma definitiva.

– Estas teorías y el empleo consecuente del Poder Aéreo condujeron a su independencia institucional, conseguido de forma progresiva por cada una de las aviaciones de países occidentales (RAF 1918, Italia 1923, España 1939 y EEUU 1947). En general, las nuevas fuerzas aéreas intentaron reafirmar su independencia priorizando el bombardeo estratégico sobre el apoyo a las fuerzas terrestres o navales, considerado como misión secundaria.

– La primacía del Poder Aéreo permitiría reducir el gasto militar. No se trataría de expandir aún más el tamaño de los ejércitos, sino de recortar el terrestre y naval, en favor del Poder Aéreo. Douhet afirmaba "esta nueva vía resulta económica, pues permite lograr la defensa nacional con un gasto limitado de energías, una vez que se evalúan adecuadamente las armas de aire, tierra y mar."

Estas teorías y el empleo consecuente del Poder Aéreo condujeron a su independencia institucional, conseguido de forma progresiva por cada una de las aviaciones de países occi-



Giulio Douhet



William Mitchell

dentes (RAF 1918, Italia 1923, España 1939 y EEUU 1947). En general, las nuevas fuerzas aéreas intentaron reafirmar su independencia priorizando el bombardeo estratégico sobre el apoyo a las fuerzas terrestres o navales, considerado como misión secundaria. Así mismo, tendrían importantes consecuencias en su desarrollo en la II GM y primeras décadas de la Guerra Fría. En las propuestas de estos primeros teóricos del Poder Aéreo en el período entreguerras, la diferencia principal radicó en cómo lograr los efectos indirectos que lograran doblegar la voluntad del enemigo y, como consecuencia de ello, en las diferentes vías para conseguir la coerción desde el aire, lo que se traducía en la diferente selección y priorización de objetivos. Este aspecto, del que desarrollamos las categorías más importantes, constituyó también un tema de amplio debate.

– Ataque directo a la población civil. Douhet, principal exponente, apoyaba que el mejor método para doblegar la voluntad del enemigo era el ataque directo a la población civil, mediante el bombardeo de los principales centros de población para quebrantar la resistencia moral y material del enemigo, llegando a justificar el lanzamiento de armas químicas sobre las ciudades enemigas. Así, aunque el inicio fuera brutal, el número de víctimas sería sustancial-

mente menor al provocado por los combates terrestres (estilo I GM). Las ciudades enemigas eran el principal objetivo, pero no el único; según Douhet, antes era necesario lograr la superioridad aérea, mediante el ataque inicial a los aeródromos y fábricas de aviación (aún vigente). Además, en esos primeros momentos, también debía hostigarse, con interdicción desde el aire, la movilización militar enemiga.

– Ataque al sistema económico y social enemigo. Sus proponentes, Hugh Trenchard (británico) y William Mitchell (estadounidense), también confiaban en que el impacto moral de los bombardeos y la presión social llevarían a una rendición, aunque proponían el bombardeo, en lugar de la población, de los denominados "centros vitales" (fábricas, nudos de comunicaciones, puertos y otras infraestructuras, incluso puntos concretos de algunos núcleos urbanos, según proponía Mitchell). Habría víctimas civiles, pero en menor número que con los bombardeos propuestos por Douhet.

– Ataque al sistema industrial enemigo. Otra propuesta más desarrollada fue la elaborada por los analistas de la Air

3 Giulio Douhet (1869-1930). Oficial general italiano, auténtico defensor del Poder Aéreo, conocido por enunciar los principios y ventajas de la utilización del Poder Aéreo en la organización táctica de las operaciones militares. Fue un proponente clave del bombardeo estratégico en la guerra aérea.

4 William (Billy) Mitchell (1879-1936). Aviator estadounidense de origen francés, se convirtió en el máximo comandante aéreo de EEUU durante la I GM, e inició los bombardeos en masa. Partidario de una Fuerza Aérea autónoma e independiente, vislumbró el reemplazo del acorazado por el avión de bombardeo. Cuando un aerostato de la armada se perdió en una tormenta (1925), acusó a los departamentos de guerra y marina estadounidenses de incompetencia; fue inculpaado de insubordinación, juzgado en consejo de guerra y suspendido de su deber. Renunció en 1926, pero continuó defendiendo a la fuerza aérea y advirtiendo de avances por parte de aviones extranjeros.



*Desembarco de Alhucemas*

Corps Tactical School (ACTS) de la B.A. de Maxwell (EEUU), escuela fundada en 1920. Basándose en las ideas de Mitchell, la ACTS desarrolló, entre 1935 y 1940, los principios de empleo del Poder Aéreo del US Army Air Corps (USAAC), dando prioridad al bombardeo estratégico de la red industrial ("industrial web") del enemigo, mediante la teoría que denominaron "bombardeo de precisión a la luz del día" ("day-light precision bombardment"). En una línea similar a Trenchard y Mitchell, consistía en utilizar la aviación para atacar los puntos críticos del adversario en su interior, colapsando su resistencia y persiguiendo una parálisis sistémica, a través de la supresión de su capacidad para luchar. Se perseguía el colapso moral y económico del enemigo, no bombardeando indiscriminadamente su tejido industrial, sino golpeándolo solo en sus nodos principales, lo que requería un conocimiento detallado del sistema económico. Aunque con errores, esta teoría supuso posteriormente un elemento importante de análisis para teorías posteriores de ataque estratégico.

En resumen, estas teorías sobre el Poder Aéreo recomendaban el bombardeo de objetivos civiles, proponiendo, incluso en algunos casos, la utilización de la guerra química, principalmente, para afectar la moral y la voluntad del adversario, y argumentaban que el dominio aéreo era necesari-

rio para tener éxito en guerras futuras. Su gran importancia radica en que, independientemente de su validez o no, lograron presionar con éxito hacia la consecución de las fuerzas aéreas independientes y constituyeron las primeras teorías que no solo defendían la participación primordial en la guerra, sino la primacía del Poder Aéreo sobre el resto de los poderes militares.

Conviene resaltar, no obstante, que, a diferencia de autores como Clausewitz, Jomini o Mahan, estas teorías estaban referidas, en gran medida, a capacidades que estaban aún por desarrollar o ser contrastadas. Ello explica que fueran, en ocasiones, exageradas (visión de Douhet de miles de bombarderos penetrando el espacio aéreo enemigo sin apenas oposición), o la confianza de la ACTS en la capacidad de autodefensa del bombardero B-17, lo que resultaría nefasto por la pérdida de muchos de ellos, hasta la adopción de los escoltas necesarios en la II GM. Tampoco se cumplió la promesa de acabar de manera rápida y decisiva con la guerra, doblegando al enemigo. De hecho, la campaña estratégica sobre Alemania se convirtió en una guerra de desgaste, tanto para los que atacaban como para quienes defendían. Sólo la tecnología permitiría, posteriormente, la gran eficacia de los bombardeos estratégicos.



Así mismo, estas ideas recibieron oposición entre aquellos que asignaban al Poder Aéreo la prioridad del ataque a las fuerzas militares enemigas, en apoyo del poder terrestre o naval, lo que constituyó la doctrina aérea esencial tanto de Alemania como de la Unión Soviética en la II Guerra Mundial.

### PERÍODO ENTRE GUERRAS MUNDIALES EN ESPAÑA

En este período entre guerras, también hubo en España (1930-1936) gran movimiento de ideas sobre el Poder Aéreo. Desde hacía mucho tiempo, los aviadores aspiraban a crear una aviación con carácter, al menos como la quinta rama del Ejército (como era el caso de Francia). En 1926, aunque la doctrina aérea había madurado, se había logrado el apoyo político y las ideas de Douhet eran bien conocidas, no todos estaban convencidos (entre ellos, los que tenían responsabilidad de mando) de que la aeronáutica era algo nuevo y muy diferente de las viejas organizaciones del ejército, e imposible de encajar dentro de ellas. Aunque punto de inflexión en la historia de la aviación militar española, la creación de la "Jefatura Superior de la Aeronáutica" (1926), con Kindelán como jefe, solo reconocía la nueva profesión (piloto militar) y la independencia de la Jefatura en la preparación y ejecución de misiones singulares (combate, vigilancia y enlace), sin conseguir la tan deseada fuerza aérea independiente.

Este deseo se vio de nuevo frustrado cuando una nueva orden en 1930 impedía el desarrollo de una aviación independiente y reemplazaba al General Kindelán (precursor de la aviación independiente) y al jefe de la Aviación Militar. En España, por tanto, la lucha por una aviación independiente, no vinculada al ejército y mandada por aviadores, se producía de forma paralela a países como EEUU y Francia (en Reino Unido e Italia la aviación era ya un ejército independiente).

En lo que a teoría de empleo se refiere, como en los países de nuestro entorno, la madurez doctrinal aérea llegaba a España en el periodo 1930-36. A principios del período, apareció la primera y, posiblemente, más importante obra sobre el pensamiento aéreo en España: "El Dominio del Aire y la Defensa Nacional", del comandante Manzaneque. Muy influenciado por Giulio Douhet, argumentaba que la doctrina de éste no podía desconocerse, resaltaba el valor de los nuevos medios de combate: el aeroplano, el submarino y los gases, y proponía un mayor peso específico al Poder Aéreo en el presupuesto militar. Durante el período anterior a la Guerra Civil, hubo un



Luis Manzaneque, autor de numerosos artículos y varios libros sobre Doctrina Aérea.

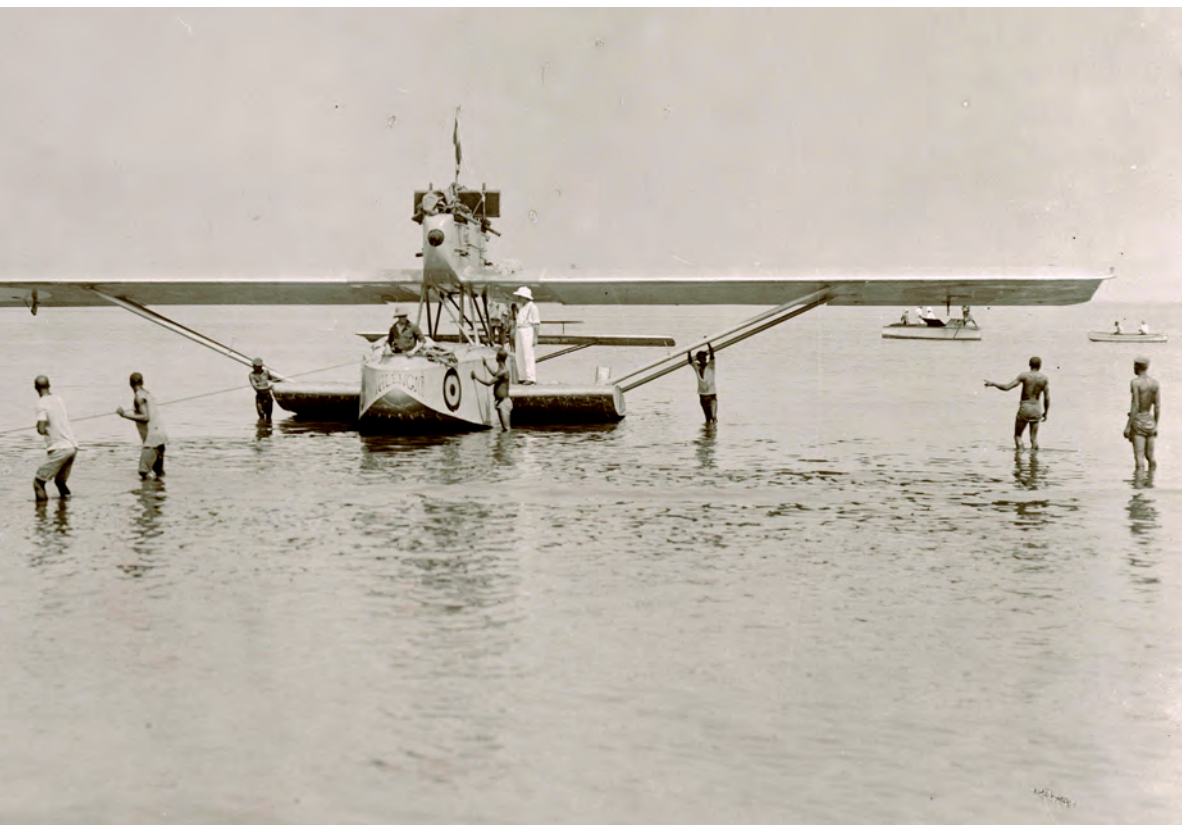


continuo "tira y afloja" en el progreso hacia una aviación independiente, principalmente debido a la inestabilidad política. A continuación se incluyen algunas de las ideas y pensamientos prominentes de la época:

- El comandante Ángel Pastor (entonces jefe de la rama de Aviación Militar), muy influenciado por Douhet, defendía que la aviación, en el momento adecuado, "podía realizar operaciones con independencia absoluta".

- Kindelán, en persecución de la fuerza aérea independiente, afirmaba que el Arma Aérea no solo contribuye a la victoria del Ejército y la Armada, sino que también puede obtenerla por sí misma. Además, señalaba que España necesitaba una fuerza aérea eficaz, para no perder recursos asignados a otras ramas de la defensa nacional, y que la resistencia moral enemiga podía ser aniquilada mediante intensos bombardeos.

- Para otro aviador, el comandante Spencer, el dominio del aire se obtenía a través de la batalla aérea, en el combate aéreo, a diferencia de la propuesta de



Douhet de destruir los medios del adversario en el terreno. Como consecuencia de ello, estaba convencido de la necesidad de desarrollar cazas con gran autonomía para escoltar a los bombarderos. Así, preveía el desarrollo del crucial escolta de largo alcance (P-51), cuya entrada en servicio se produjo durante la II GM, aunque solo después de las catastróficas experiencias de las fuerzas estadounidenses en los bombardeos sobre Alemania, a la luz del día y sin cazas de escolta (siguiendo la teoría de la Escuela ACTS).

La similitud de ideas del comandante Pastor y las de Douhet sobre el colapso del enemigo, la visión del comandante Spencer sobre la necesidad de cazas de escolta de gran autonomía y la clara petición de Kindelán de una aviación independiente, así como los discursos, estudios y textos publicados en la época, demostraban la madurez alcanzada por el pensamiento aeronáutico. Sin embargo, lo que había sido tan difícil de lograr en el ámbito organizativo, a través de discusiones, tensiones internas y dura resistencia, pronto se lograría por la fuerza, al comienzo de la guerra civil española, con la organización, por ambas partes en conflicto, de una fuerza aérea independiente. La madurez de ambos, pensamiento y organización, impulsada por los acontecimientos de la Guerra Civil, conduciría, más tarde, a la creación del "Ministerio del Aire" y del "Ejército del Aire" en 1939.

### GRANDES VUELOS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA

Otro logro importante de la Aviación española, en el período entreguerras, lo constituyeron los grandes vuelos de la Aviación Militar española realizados en 1926-1933. Al final de la I GM, en la que se habían diseñado y construido aviones capaces de transportar cargas cada vez más pesadas a mayores distancias, los aviadores en el entorno internacional comenzaron a llevar a cabo grandes vuelos. Ello permitió la utilización de la aviación con el propósito pacífico de vincular personas y de ampliar el comercio, pero también el hecho de que los aviadores se enfrentaran a un viejo reto: el cruce del océano Atlántico.

En España, inmersa en la guerra contra Marruecos, todo el esfuerzo aéreo se dedicaba a apoyar las operaciones militares. Sin embargo, en otoño de 1925, cuando las operaciones en Alhucemas habían terminado con éxito, los aviadores españoles proyectaron la realización de tres grandes vuelos a regiones del mundo estrechamente vinculadas con España: Argentina, Filipinas y Guinea Ecuatorial. El primer vuelo, realizado a Buenos Aires (1926) por un hidroavión Dornier Wal ("Plus Ultra"), cubrió 10.270 kilómetros en la primera travesía del Atlántico Sur con un avión aislado. El segundo vuelo, realizado el mismo año, inicialmente contaba con tres Bre-

guet XIX ("Patrulla Elcano"), aunque finalmente solo un avión llegó a Manila, tras recorrer casi 18.750 kilómetros en unos 40 días. Por último, el tercer vuelo ("Patrulla Atlántida"), tres Dornier Wals, también en 1926, hicieron el viaje de ida y vuelta a Guinea después de volar 15.047 kilómetros.

Dos años más tarde, en marzo de 1929, un Breguet XIX TR Bidón ("Jesús del Gran Poder") batió la marca de permanencia en vuelo de una aeronave terrestre sobre el mar, al realizar el trayecto Sevilla-Bahía (Brasil) en 43 horas y 50 minutos. Algunos años más tarde, la Aviación Militar española volvió a realizar otros grandes vuelos, los más importantes a Guinea y Cuba. El segundo de ellos fue realizado por un Breguet XIX, construido por Construcciones Aeronáuticas (CASA), en un vuelo directo a Camagüey (Cuba), cubriendo 7.895 kilómetros en 39 horas y 55 minutos en 1933. Los dos pilotos de este avión hicieron otro vuelo el día siguiente a La Habana y, tras pasar algunas horas allí, comenzaron un nuevo vuelo a la Ciudad de Méjico, en el que desaparecieron misteriosamente.

Aunque en este período los aviadores españoles volaron otros grandes vuelos, estos, los más famosos e importantes, alentaron, aún más, el deseo de los pilotos españoles por lograr la independencia completa del Ejército.

### EL PODER AÉREO EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

El deseo de conseguir una aviación independiente se convirtió en realidad, por la fuerza, al comienzo de la guerra civil española. Ambos contendientes realizaron procesos similares para lograrlo. Iniciada la guerra civil, el bando gubernamental creaba el Ministerio de la Defensa Nacional, con Subsecretarios de Armada, Ejército, Aviación y Armamento, regulando la paridad de las tres fuerzas armadas. Por su parte, en el bando sublevado, se creaba la "Junta Técnica del Estado" con tres secciones de idéntica composición, Tierra, Mar y Aire, estableciendo la igualdad entre las fuerzas aéreas y las fuerzas de superficie. Desde el punto de vista aeronáutico, señalamos algunos aspectos clave de la guerra civil española:

- La lucha por la Superioridad Aérea que, al principio del conflicto cambió de bando, en varias ocasiones, hizo posible la existencia de combates aéreos muy notables.

- Bombardeo Estratégico. La mayoría de las grandes ciudades españolas recibieron algún ataque aéreo, aunque Madrid, Oviedo y Teruel fueron las que sufrieron ataques de forma más continua y Barcelona la que tuvo más víctimas.

- Con escasos medios aéreos, las fuerzas del bando nacional, estacionadas en Marruecos, se transportaban a Sevilla por vía aérea. Este servicio del Puente Aéreo, a través del Estrecho de Gibraltar, fue la primera operación de este tipo en la historia mundial de la aviación y constituyó una gran sorpresa estratégica y táctica.



- Dada la escasez de artillería pesada y Unidades mecanizadas, el Apoyo Aéreo a Fuerzas Terrestres fue decisivo para el avance de dichas fuerzas. La aviación del bando nacional mejoró tácticas ya probadas en Marruecos, con muy buenos resultados.

- Las misiones contra el Poder Naval, mediante ataques a la flota, instalaciones marítimas y transporte marítimo civil, fueron llevadas a cabo, principalmente, por el bando sublevado para reducir los suministros del gobierno.

- Las fuerzas del bando nacional fueron también las que efectuaron, principalmente, las misiones de suministros me-



*Junker-52  
participante en el  
Puente Aéreo del  
Estrecho de  
Gibraltar*



diente medios aéreos; en una ocasión, transportaron 100 tns de diferente material en 166 salidas.

- Principios de doctrina aérea. Casi todo el esfuerzo de la aviación republicana se centró en el logro de la superioridad aérea, limitando el empleo de la aviación en los roles de Bombardeo Táctico y de Apoyo a las fuerzas terrestres, así como la utilización de la aviación en su papel de Bombardeo Estratégico. Este bando no consideró adecuadamente la doctrina de empleo; su aviación operaba con frecuencia en un sistema separado, de pequeños elementos, sin la coordinación necesaria. Sin embargo, en el bando

nacional, la interpretación y aplicación de la doctrina aérea fue mucho más global; su aviación siempre siguió el principio general de la acción conjunta. Podría decirse que la elevada concepción de la guerra aérea fue una de las razones más importantes de la victoria.

En lo que al empleo del Poder Aéreo se refiere, de este conflicto se extrajeron, entre otras, las siguientes lecciones aprendidas:

- Las lecciones deducidas de la I GM fueron aumentadas por el papel crucial de la aviación de bombardeo táctico-es-



tratégico, así como por la necesidad de actuar siguiendo el principio de la acción conjunta. La guerra aérea adquirió mucha mayor relevancia en el mando general de la guerra.

- El principio del "Dominio del Aire" se estableció de manera irrefutable. La mayor consecución de la superioridad aérea fue decisiva en el resultado final de la guerra. Este principio se mantiene plenamente vigente, no solo en relación con la guerra aérea, sino también en el resultado de las batallas de superficie y en la persecución de la victoria final.

- En relación con el Bombardeo Estratégico, la naturaleza de la Guerra Civil hizo imposible la utilización del Poder Aéreo en la forma prevista por Douhet; su papel principal fue facilitar el avance de las fuerzas terrestres. No obstante, la aviación de bombardeo tuvo un importante papel doble, táctico y estratégico. Táctico, con la actividad constante y decisiva sobre la batalla terrestre y su gran contribución al resultado final del conflicto, y estratégico, con sus acciones contra objetivos militares e industriales de retaguardia y de alto valor.

Aunque la utilización de la aviación en bombardeo estratégico fue escasa (Kindelán no quería bombardear ciudades y deseaba evitar al máximo daños a la población civil), su eficacia contra la retaguardia del enemigo fue puesta a prueba. Su actuación fue suficiente para concluir que el bombardero, fuertemente armado y solo dependiente de su propio poder, tenía escasas posibilidades de sobrevivir, era una presa fácil para los cazas y necesitaba escolta en todo momento; conclusión lamentablemente ignorada por la escuela ACTS estadounidense, tal como se comentó con anterioridad.

- En lo que respecta al apoyo aire-superficie y al bombardeo táctico, se demostró que ninguna gran operación futura de superficie tendría éxito sin el apoyo de la aviación. En este role, la aviación pronto se convirtió en un elemento crucial para el apoyo de tropas terrestres empeñadas en combate. La invención española de la "cadena" (arriesgados ataques a muy baja cota) fue copiada y mejorada en la II GM. En la primera fase de este conflicto, los alemanes la utilizaron con éxito en la "Blitzkrieg", en la que la aviación de apoyo a fuerzas de superficie y Unidades mecanizadas tuvo un papel conjunto decisivo para romper el frente del enemigo y penetrar en su retaguardia.

- La aviación demostró sus grandes capacidades para el transporte aéreo de Unidades y para el suministro, por medios aéreos, de aquellos que se encontraban cercados por el enemigo, puesto en práctica en la II GM por Alemania y EEUU. Sin embargo, la relativamente pequeña escala de fuerzas empleadas en la Guerra Civil hizo sobrevalorar esta capacidad, que se demostró limitada en ocasiones posteriores como Stalingrado.

- Desde el punto de vista histórico, la guerra civil española fue el primer conflicto moderno en el que se abrió el horizon-



te del nuevo concepto de la futura guerra aérea. Con mucha más relevancia que la guerra Italo-Abisinia (1934) y la Chino-Japonesa (1936-39), fue un auténtico campo de pruebas para las Grandes Potencias, al borde de la II GM.

Además de lo señalado, debe subrayarse que en este conflicto las lecciones aprendidas sobre el Poder Aéreo pueden calificarse como limitadas, principalmente, por la falta de homogeneidad del material aéreo utilizado y por la especifica peculiaridad del conflicto, junto a sus condicionantes circundantes.

## II GUERRA MUNDIAL

En la II GM se produjo la máxima potenciación del Poder Aéreo, tanto por el número de aviones involucrados y misiones desarrolladas, como por el altísimo grado cualitativo y cuantitativo de los efectos conseguidos. El Arma Aérea demostraba una clara y autónoma personalidad propia en este con-



flicto. Nunca, hasta entonces (y hasta ahora no ha vuelto a ocurrir), habían sido tan elevadas las cifras puestas en juego. Algunos datos lo ilustran: Alemania, que iniciaba la I GM con 258 aviones, lo hacía en la II GM con unos 4.700; así mismo, en uno de los mayores bombardeos aéreos de la I GM participaron 60 aparatos aliados, mientras que en el bombardeo de la ciudad de Colonia, por parte de la RAF (en la II GM), tomaron parte más de 1.000 bombarderos pesados.

Sin embargo, la potencialidad de esta nueva arma no solo fue numérica; el Poder Aéreo cubrió muchos "roles", incluyendo interdicción de las líneas de suministro, apoyo aéreo a las fuerzas terrestres aliadas, superioridad aérea, bombardeo estratégico, escolta, inteligencia, reabastecimiento de suministros y lanzamiento de tropas y suministros,

En lo que respecta a lecciones aprendidas en este conflicto sobre el Poder Aéreo y su empleo, podemos señalar las siguientes:

- Una de las más importantes fue que "sin el dominio del aire no se podía ejercer la menor iniciativa en superficie"; el Poder Aéreo se convirtió en auténtica arma necesaria para alcanzar la victoria. Uno de los roles principales consistió en alcanzar el control total (supremacía) o parcial (superioridad) del espacio aéreo sobre las zonas de combate terrestres o marítimas.

- En lo que respecta a las misiones por el control del aire y a la interdicción, la fuerza aérea alemana intentó eliminar a su oponente en el suelo. Dado que la Supremacía Aérea era un prerequisite para invadir Gran Bretaña, la batalla de Inglaterra comenzó con la Luftwaffe intentando combatir a la RAF sobre el Canal de La Mancha (verano de 1940), estrategia que, al no fructificar, obligó a la fuerza aérea alemana a atacar estaciones radar, aeródromos y factorías de industria aeronáutica británica, en un intento de destruir la infraestructura de la caza de la RAF. No obstante, carecía del tiempo necesario sobre los objetivos para ser suficientemente eficaz.

*Bombarderos Savoia S-79 en vuelo*





*Finales de la Guerra Civil española*

Dado que también falló así en doblegar a la RAF, comenzó a realizar ataques sobre Londres.

Por su parte, los Aliados, ya avanzada la contienda, adoptaron una estrategia más metódica. Durante la preparación de los desembarcos de Normandía, los ataques de las fuerzas aéreas aliadas a los radares y campos del norte de Francia fueron mucho más sistemáticos que los de la Luftwaffe en 1940. Con el fin de evitar cualquier oposición en Normandía, los objetivos en comunicaciones y rutas de suministros fueron atacados una y otra vez hasta asegurar su destrucción. Durante la última parte de la contienda, los aliados priorizaron la interdicción durante la fase preparatoria de las operaciones, estrategia que fue entonces adoptada por los alemanes.

- Además de las grandes batallas por el dominio del aire (como la batalla de Inglaterra, primera vez en la historia en que el único protagonista, por ambos bandos, fue la aviación), merecen especial atención las campañas aéreas de bombardeo estratégico habidas en la II GM. La fuerza aérea alemana comenzaba, sobre Varsovia (SEP.1939) y Rotterdam (MAY.1940), los bombardeos de las ciudades intentando minar la moral de la población enemiga, rompiendo así las reglas no ratificadas de evitar bombardeos indiscriminados y de

prohibir ataques a objetivos no militares. Sin embargo, los alemanes carecían de un verdadero bombardero estratégico, con gran alcance y gran capacidad de bombas, al subordinar preferentemente el esfuerzo principal a las necesidades de la Aviación Táctica en apoyo de las fuerzas terrestres, incurriendo en un gran error doctrinal. Este error fue muy patente cuando les fue imposible atacar la industria de guerra rusa, tras los Urales.

- Aunque las ofensivas de bombardeo estratégico comenzaron en 1940, fue a partir de 1942 cuando adquirieron mayor eficacia (hasta entonces la RAF tenía un número reducido de bombarderos estratégicos con sistemas de bombardeo no muy precisos). En el teatro europeo, ambas flotas aliadas de bombarderos, británica y estadounidense, ejecutaron numerosas operaciones de bombardeo estratégico. No obstante, los enfoques de ambas flotas se diferenciaron entre el ataque a la moral de la población enemiga (con bombardeo nocturno de saturación de la RAF para evitar atrición) y la degradación de la capacidad enemiga de hacer la guerra (con bombardeo diurno de precisión de la USAF para incrementar efectividad). En el caso estadounidense, los vuelos sobre factorías e industrias de Alemania y sus aliados bien defendidas, suponían mucha mayor amenaza que la opción nocturna adoptada por los bri-

tánicos. Además, bombardeo de "precisión" era un término relativo en aquel tiempo; incluso la aproximación estadounidense a la luz del día implicó un castigo a las comunidades civiles cercanas a los objetivos atacados.

- La idea estadounidense de que, con armamento defensivo, el bombardero estratégico siempre sería capaz de regresar indemne (auspiciada por la teoría de la ACTS), supuso grandes pérdidas de aeronaves, a manos de los cazas alemanes. Este gran error fue posteriormente subsanado, y la confianza restaurada, durante el último año de la contienda, cuando las misiones de bombardeo estratégico eran apoyadas por los aviones de escolta de largo alcance Mustang P-51, dotados de depósitos lanzables de combustible.

- Por su parte, en el teatro de operaciones del Pacífico, Japón quedaba fuera del alcance de los bombarderos hasta la entrada en servicio del B-29; por ello, la ofensiva de bombardeo estratégico en este Teatro no se llevó a cabo hasta bien entrada la II GM, con una única excepción en 1942.

- Finalizada la contienda, el gran impacto conseguido por el Poder Aéreo, junto con el aumento de la amenaza soviética, impulsó a los líderes aéreos en EEUU a promover una

Fuerza Aérea plenamente independiente, lo que se alcanzó en 1947.

De la actuación del Poder Aéreo en la II GM podemos extraer, entre otras, las siguientes conclusiones:

- El Poder Aéreo tiene, por sí solo, capacidad estratégica resolutive, confirmándose como elemento principal e imprescindible de la victoria militar. El bombardeo estratégico convencional, aunque no decisivo, tuvo una significativa contribución a la victoria final.

- El dominio del aire es indispensable para cualquier empresa de tipo bélico.

- La cooperación aeroterrestre es, más que nunca, un imperativo al que están sujetas las fuerzas terrestres.

- Los medios aeronavales constituyen el factor decisivo en la guerra en el mar, tanto en los combates de superficie como en la lucha antisubmarina.

- La "Guerra Total", que da preferencia como objetivo a la retaguardia sobre el frente, tiene su máxima implementación en la guerra aérea.

- La aviación convencional había alcanzado su techo, iniciándose la preponderancia de la aviación a reacción. •

*B-17 Fortaleza Volante*

