

La doctrina aérea después de la guerra de España

JAIME DE MONTOTO Y DE SIMÓN
Coronel de Aviación
Miembro de número del SHYCEA
Licenciado en Geografía e Historia



Durante la Guerra Civil se produjo una auténtica revolución en la organización de la Aeronáutica Militar española. Para empezar, el bando nacional aceptó la autoridad del ya General Kindelán para mandar su Aviación Militar y Kindelán reunió en una sola las Aviaciones Militar y Naval, para poder aprovechar precisamente dos características básicas de la Aviación de Guerra: su universalidad de empleo y su movilidad estratégica. No cabe duda de que su buen juicio y firme mano en la dirección fueron un factor decisivo en el desarrollo de la guerra en el aire, que tuvo un influjo tan crucial en las operaciones de superficie. El bando gubernamental también se decidió por la unificación de los Servicios de Aviación en julio de 1936; su Aviación fue más técnica y organizada, aunque menos agresiva y eficaz. Pero ambos bandos aplicaron la idea de una única

[Al acabar la guerra se creó el Arma de Aviación con Escala única y, enseguida, un Ministerio y un Ejército del Aire independiente, con su propio uniforme y academias y escuelas propias; pero se marginó al general Kindelán, pese a que había creado el Arma Aérea unificada y la había llevado a la victoria]

Fuerza Aérea, que se podía dedicar tanto a obtener el dominio del aire en una zona de operaciones como a operaciones estratégicas y, sobre todo, al apoyo táctico a las fuerzas de superficie. Lo cierto es que durante la guerra, ambos bandos se dedicaron mucho más a las misiones tácticas que a las estratégicas; casi en ningún momento se llegó a aplicar la teoría del bombardeo estratégico.

Una vez terminada la guerra, la doctrina, en general, era muy clara: había que constituir una Armada Aérea con capacidad para bombardear decisivamente la retaguardia enemiga, aunque sólo fuera como arma disuasoria para defender la neutralidad española. Al acabar la guerra se creó el Arma de Aviación con Escala única y, enseguida, un Ministerio y un Ejército del Aire independiente, con su propio uniforme y academias y escuelas propias; pero se marginó al general Kindelán, pese a que había creado

el Arma Aérea unificada y la había llevado a la victoria, y se nombró, uno tras otro, a dos ministros del Aire que no eran aviadores ni habían tenido anteriormente nada que ver con la Aviación.

Aunque por motivos políticos tanto Kindelán como el Infante D. Alfonso se vieran rápidamente excluidos de la nueva cúpula aeronáutica, pudieron escribir más o menos libremente para defender y difundir sus ideas y esperar que el Ejército del Aire las aceptase, como así sucedió.

La primera obra de Kindelán de esta época, "Mis Cuadernos de Guerra", era un relato de ésta y sus prolegómenos, pero contenía algunos detalles de doctri-



na, como cuando decía que la obtención del dominio aéreo pasaba por tres fases: "la etapa previa de supremacía o preponderancia, que no era aún el dominio, la de adquisición de éste y la de ejercicio y conservación del mismo". Igualmente está clara la idea del mando único de la gran masa de Aviación. La polivalencia y la rapidez de reacción del Arma Aérea también quedan patentes en este libro.

Por su parte, desde el primer número de la renovada Revista de Aeronáutica en diciembre de 1940 hasta el número correspondiente a marzo de 1942, el Infante D. Alfonso escribió una serie de artículos titulada "Aeronáutica Militar. Política Aérea. Doctrina de empleo", en el que presentaba sus ideas sobre el particular en 19 axiomas básicos. No se trata sólo



Kindelán en su obra "Mis Cuadernos de Guerra" ya decía que la obtención del dominio aéreo pasaba por tres fases: "la etapa previa de supremacía o preponderancia, que no era aún el dominio, la adquisición de éste y la de ejercicio y conservación del mismo".

de Doctrina Aérea, sino de normas de empleo del Arma Aérea, detalles de organización del Estado y del Ejército del Aire y política de personal. Los 19 axiomas eran los siguientes:

1. El Arma Aérea abre el camino a las fuerzas de superficie y las protege en marcha y en reposo.

2. El territorio nacional es un vasto recinto aéreo cuyos bordes son defendidos contra las fuerzas de superficie enemigas por el Ejército y la Marina que cooperan con el Arma Aérea.

3. El Arma Aérea defiende la totalidad del territorio nacional, ataca al enemigo en sus puntos vitales, trata de alejar al enemigo de los puntos vulnerables propios y, con la cooperación de la Marina y del Ejército, procura adquirir puntos de partida más propicios, por estar mejor situados, ocupando territorios enemigos.

4. Las fuerzas del Ejército no sólo defienden las fronteras y avanzan en territorio enemigo, sino que también aseguran el orden interior, y deben distribuirse (y emplearse en caso extremo) para impedir la huida desordenada de la población civil propia si ésta flaquea bajo el bombardeo enemigo.

5. No se pueden emplear las fuerzas de superficie en operaciones ofensivas sin tener supremacía aérea en la zona de operaciones durante su desarrollo.

6. Las vías de comunicaciones, tanto terrestres como marítimas, son muy vulnerables por aire.

7. Es más fácil bombardear un objetivo que impedir este bombardeo.

8. Dentro del Arma Aérea la rama ofensiva la constituyen el bombardero y el destructor (el caza de largo alcance)

9. La defensa se distribuye regionalmente y debe componerse de cuatro elementos (caza, artillería antiaérea, reflectores y red de alerta y control) bajo un solo mando.

10. Las transmisiones son de vital importancia para el Arma Aérea, que debe tener su propia red de radio, teletipo y teléfono. La red telefónica civil debe estar tendida, en tiempo de paz, con miras a su empleo en guerra, de forma que enlace bien con la red de Aviación.

11. Sin una buena industria civil, capaz de ser movilizadada y adaptada en caso de guerra, sólo se puede batir una nación como satélite de otra.

12. Es más importante tener numeroso personal adiestrado que mucho material, aunque hace falta un mínimo de ambos.

13. Tanto en el personal como en el material, la calidad, dentro de ciertos límites, es más ventajosa que la cantidad.

14. En el personal hay que evitar tener unos pocos "ases" y el resto malo; es preferible una buena media de calidad elevada.

15. Para obtener esta buena media es preferible apretar a los muy medianos pasándolos a la Escala de Tierra, que acelerar los ascensos de los mejores.

16. Dentro de cada categoría hace falta un mínimo de todas las cualidades; pero según vayan ascendiendo varía el valor relativo de cada componente. Es decir, que, por ejemplo, se puede pedir menos habilidad de pilotaje a un coronel que a un capitán; pero el coronel debe tener dotes de mando en un grado mucho mayor.

17. Si en 1936 la media daba como porcentaje asignado al Arma Aérea el 42 por 100 del presupuesto de Defensa Nacional, dejando el 58 por 100 a las Fuerzas de superficie, en 1.39 ya había pasado del 50 por 100 para el Aire.

18. En Alemania no hay ministro del Ejército, ni de la Marina, pero sí del Aire.

19. Antes de la guerra actual se podía hablar de igualdad entre Aire, Mar y Tierra dentro de un Alto Estado Mayor que coordina los esfuerzos de las tres ramas de defensa. Hoy debe llevar la dirección de las tres el Arma preponderante y coordinar la cooperación de las armas de superficie con esta Arma.

Kindelán también escribió algunos artículos sobre Doctrina y Arte Militar Aéreo en la Revista de Aeronáutica, además de un buen número de libros sobre estrategia, que siempre mencionaban la Doctrina Aérea, aunque fuese de pasada.

Para empezar Kindelán publicó en marzo de 1941 un artículo titulado "Aero-

[El Arma Aérea defiende la totalidad del territorio nacional, ataca al enemigo en sus puntos vitales, trata de alejar al enemigo de los puntos vulnerables propios y, con la cooperación de la Marina y del Ejército, procura adquirir puntos de partida más propicios, por estar mejor situados, ocupando territorios enemigos]





Después de la Guerra Civil Española comienzan en la II Guerra Mundial los bombardeos estratégicos de puntos neurálgicos, industriales e incluso de ciudades, para tratar de doblegar la moral enemiga (En la foto, formación de Ju-52).

náutica militar. Política aérea de guerra". Luego, en noviembre de 1941, publicó otro artículo titulado "Aeronáutica Militar. El concepto de dominio en la guerra". Al estudiar el Arma Aérea de otras naciones, Kindelán decía que "en el aspecto estratégico se han cometido errores por todos los beligerantes" y que "lo que ya es menos disculpable es que la Doctrina no se cumpla, que se echen en olvido sus más fundamentales principios".

Admitía que "hay que estar muy penetrado de la transcendencia del principio de concentración para sostenerlo, especialmente en lo que a Aviación se refiere". Aceptaba que "precisamente las dos características del avión militar: universalidad de empleo y movilidad estratégica, son las que hacen más difícil mantener incólume" este principio.

Para Kindelán estaba claro el problema de la R.A.F., "dada su debilidad en relación con la Luftwaffe": era exclusivamente antiaéreo con un solo objetivo primordial: la Aviación alemana a la que debía combatir en el aire y en tierra.

En cuanto a la Luftwaffe, Kindelán empezaba por decir que "es verdad que era muy fuerte; pero no hay aviación bastante fuerte si se dispersa su esfuerzo". "Nada que objetar doctrinalmente a las actuaciones magníficas de la Luftwaffe en Polonia y Noruega". Pero: "¿Por qué flaqueó al abordar el problema principal de la guerra?"; porque el esfuerzo de la Luftwaffe se dispersó. Y Kindelán se preguntaba: "¿Por qué no se estableció una prelación de objetivos? ¿Cuál hubiese sido la situación relativo de los beligerantes si Inglaterra hubiese perdido en dos meses la mitad de sus flotas naval y aérea? ¿No



Dadas las características de las plataformas y armas en la II Guerra Mundial, se utilizó el bombardeo en alfombra con grandes masas de aviones.

hubiera sido más factible el desembarco?". Para él la Luftwaffe tenía que obtener: dominio del mar desde el aire, dominio de tierra desde el aire y dominio total del aire. Es curioso que Kindelán no se atreviese a señalar lo más importante: que la Luftwaffe había sido creada, en gran parte por motivos políticos, como Aviación de apoyo al Ejército de Tierra; por ello carecía de la mentalidad, del material y de la instrucción adecuada para actuar como "Armada Aérea".

Luego volvía a la Doctrina Aérea más douhetiana, recordando la importancia del dominio del aire y que ni el Ejército de Tierra ni la Marina prescindirán jamás volun-

tariamente del auxilio aéreo. Recordaba que "el dominio del mar tiene graduaciones y zonas de mayor o menor intensidad", como lo demostraba el éxito de los desembarcos alemanes en Noruega y

Creta y afirmaba que "el dominio del mar puede ser ejercido desde el aire", aunque aún era una utopía, en aquel momento, "extender a los grandes mares y océanos tal posibilidad de dominio por aire".

Recordaba que "La Aviación tiene entre

sus posibilidades, tan extensas y varias, tres misiones de dominio: dominar el aire, dominar el mar y dominar la tierra, aunque "el dominio aéreo no es casi nunca absoluto en tiempo y espacio". La

[Es curioso que Kindelán no se atreviese a señalar lo más importante: que la Luftwaffe había sido creada, en gran parte por motivos políticos, como Aviación de apoyo al Ejército de Tierra; por ello carecía de la mentalidad, del material y de la instrucción adecuada para actuar como "Armada Aérea"]

invasión de Creta era el “primer ejemplo en la historia militar de que un territorio insular bastante extenso” había sido “atacado, dominado y ocupado por la acción preponderante de una Aviación sin previo dominio naval de los mares próximos”. La conclusión era clara: antes “el intento de desembarco en una isla o archipiélago presumía el dominio del mar circundante”. Pero “hoy el dominio del mar se conquista desde el aire”.

Por otra parte, en enero, abril y julio de 1941 el comandante de Aviación Ángel Salas Larrazábal escribió tres artículos defendiendo la importancia de la caza para obtener el dominio aéreo y permitir a los bombarderos el uso y disfrute de este dominio. Su tesis principal era que ni siquiera el “Avión de batalla” preconizado por Douhet podía abrirse paso a sus objetivos sin el apoyo de la caza propia, con lo cual estaba muy claro que la caza era un elemento tan decisivo como el bombardero para la obtención del dominio del aire, que debía ser el objetivo primordial del Arma Aérea. Para Salas éste “es el punto débil de su doctrina; el error parte del incomprensible poco aprecio que hace del avión de caza con el armamento fijo en el eje del aparato”.

Salas recordaba que al final de la guerra de España estaba claro que la caza aún no había perdido la superioridad aérea en la zona de combate frente al bombardero. Ni aun los más veloces bombar-

deros podían atacar impunemente, pese a ser más rápidos que algunos cazas, ya que éstos cambiaban altura por velocidad y les alcanzaban, derribándolos a continuación. Como el comandante Salas detallaba: “La superioridad del caza se manifiesta en cuatro factores: maniobrabilidad, techo, velocidad y fuego”. Por eso, “sin pretender sacar conclusiones

definitivas del desarrollo de la actual contienda”, que, como él decía, “por otra parte continuamente vienen modificadas

[Salas recordaba que al final de la guerra de España estaba claro que la caza aún no había perdido la superioridad aérea en la zona de combate frente al bombardero. Ni aun los más veloces bombarderos podían atacar impunemente, pese a ser más rápidos que algunos cazas]

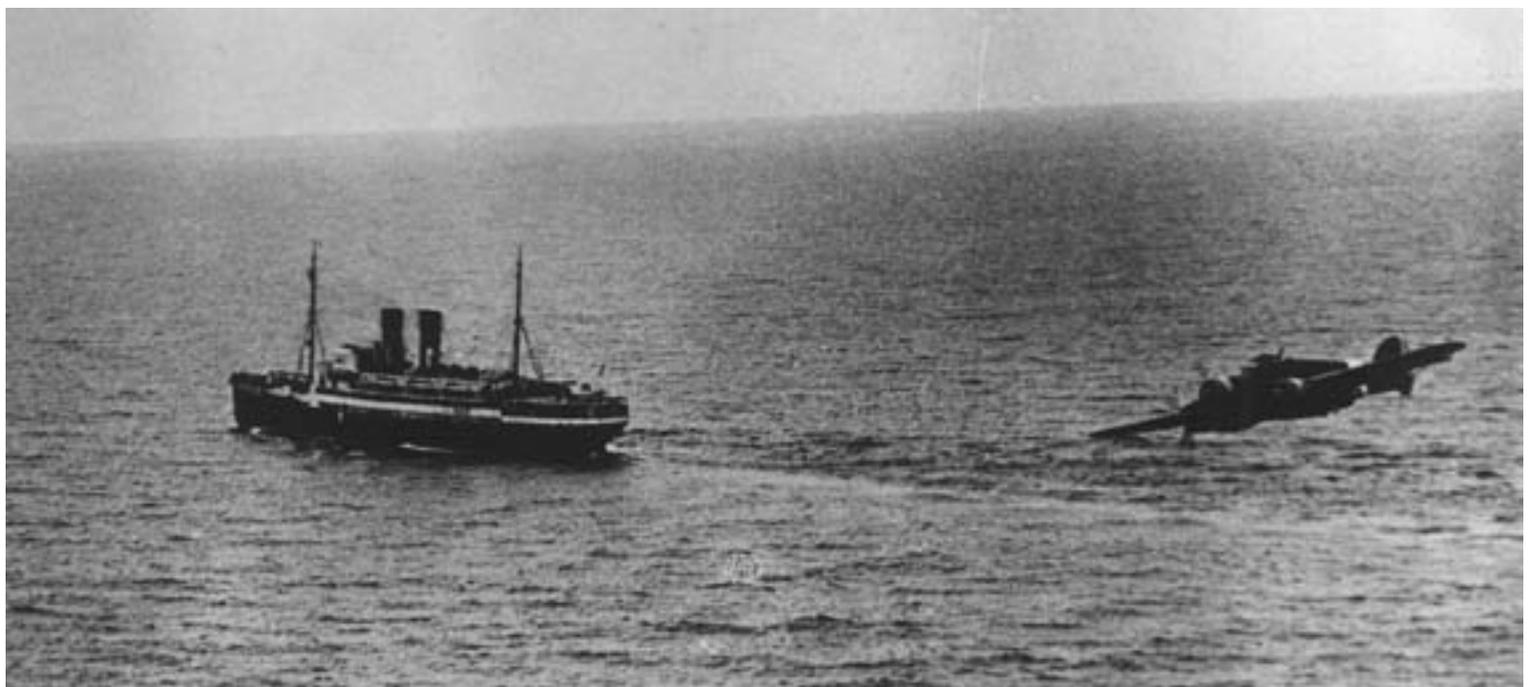
por los sucesivos avances de la técnica”, recordaba que de todas las campañas se deducían conclusiones que acababan confirmando en este campo las enseñanzas de la guerra de España.

Por eso, como Salas decía, “el dominio aéreo se adquiere por el combate entre cazas” y “para reducir completamente al enemigo hay que ganarle la moral derrotándole en la lucha aérea”. “La caza, derrotando al enemigo, deja el cielo libre a las demás especialidades” de aviación. Igualmente opinaba: “A la Marina no le es menos necesario y vital el concurso de la caza para protegerse de los ataques aéreos procedentes de tierra”. Por otra parte, según recordaba Salas: “Si para efectuar una invasión rápida de un país es imprescindible obtener un gran dominio aéreo, la actitud defensiva verdaderamente eficaz será impedir al enemigo adquirir ese dominio”... “Esto sólo puede conseguirse con una Aviación de caza adecuada”. En resumen, como el comandante Salas consideraba: “Una poderosa Aviación de caza es indispensable para hacer posible una invasión rápida y el medio más eficaz para impedirlo”.

Otro punto de la doctrina de Douhet sobre el que Salas se mostraba escéptico, era el papel estático que había reservado al Ejército de Tierra. Como él decía, “debido a los diferentes medios puestos en juego, o más bien a la diferente utilización táctica, basada en la rapidez de acción llevada al límite”, se habían visto unas profundizaciones vertiginosas en territorio enemigo. Aunque admitía que: “Indudablemente una Aviación potente y con el dominio del cielo es capaz por sí sola de inmovilizar al Ejército de Tierra



Preparación de bombas momentos antes de ser cargadas en un B-24 Liberator.



Después del éxito de las fuerzas de bloqueo, operando desde Pollensa (Baleares) durante la Guerra Civil Española, se demostró que la Fuerza Aérea era indispensable para el control del tráfico marítimo. En la fotografía, un Savoia 79 italiano sobre el Mediterráneo en la II Guerra Mundial.

contrario”, la principal dificultad para obtener la decisión final empleando sólo el Ejército del aire “radica en la dificultad de obtener en estas condiciones el dominio aéreo absoluto”, si el país enemigo tiene una extensión territorial adecuada.

Pero Salas admitía la base fundamental de la doctrina de Douhet: “El Ejército del Aire debe ser apto para conquistar el dominio del aire y después explotarlo con las fuerzas capaces de determinar la ruptura de las resistencias materiales y morales”. Por eso Salas puntualizaba que: “lo indispensable y para lo que debe prepararse y concebirse el Ejército del Aire es para obtener el dominio aéreo”; una vez obtenido éste “podrá utilizarse en el apoyo del Ejército de Tierra”. Este apoyo, decía Salas “es decisivo”; ...”pero esta conclusión no debe llevarnos a la herejía de pretender, fundados en ella, que al Ejército del Aire convenga proyectarle y prepararle fundamentalmente para este cometido”, que estará “siempre supeditado a la obtención del dominio aéreo, sin cuyo requisito ningún apoyo podrá recibir el de Tierra”.

Por tanto, la conclusión final del comandante Salas era clásica: “si ha quedado plenamente demostrado que sin el dominio aéreo no puede desarrollarse ninguna iniciativa guerrera, los recursos nacionales deben dedicarse preferentemente a crear el órgano capaz de obtenerle, o sea el Ejército del Aire, de acuerdo con lo sustentado con el general Douhet”.

En octubre, noviembre y diciembre de 1941 se publicó un largo y detallado artículo sobre “el Poder Aéreo”, cuyo autor era el ya coronel Francisco Fernández González-Longoria, que había sido el director de la Revista en la época de su fundación. En este artículo Longoria trataba de resumir la enorme cantidad de enseñanzas que él extraía de los primeros años de la Segunda Guerra Mundial. Para empezar Longoria exponía su idea central: el mundo se encontraba en un momento “de honda transformación de la guerra y de evolución completa del Arte Militar”. Este cambio se debía a la influencia del poder aéreo, que influía también en la guerra terrestre y marítima, aunque él se limitaba a exponer sus conclusiones sobre “el papel que la Aviación desempeña en la lucha contra el Ejército y la Marina”, sin entrar de lleno en las nuevas doctrinas terrestres o navales.

A continuación Longoria afirmaba: “Es indudable que el hecho más trascen-

[En consecuencia “el empleo acertado o desacertado de la Aviación será una causa de fortaleza o debilidad que repercutirá decisivamente en el resultado de la lucha. “La estrategia aérea deberá, por consiguiente, figurar en la base de la alta estrategia de la guerra” (Fernández González-Longoria)]



B-29, avión emblemático para el bombardeo estratégico en la II Guerra Mundial.

dente ocurrido en el orden militar desde que fueron inventadas las armas de fuego es la aparición del Arma Aérea”. “Se trata de un nuevo modo de hacer la guerra. Mejor dicho, de una guerra nueva... una revolución de fondo en la suma ciencia militar, que es la estrategia”. El primer fenómeno a que había dado lugar

la aparición del Arma Aérea era “una extensión inmensa de las posibilidades de la acción armada. El teatro de la nueva guerra ya no tiene límites geográficos”. Longoria recordaba que “sin la existencia del poder aéreo no podría siquiera concebirse ni Noruega, ni la reconquista de Libia, ni Creta”, ni Tarento, ni “el hundimiento del Bismarck”.

Por otra parte, el poder aéreo había “dado al conjunto de la acción armada una unidad que antes no tenía”. Anteriormente, la guerra terrestre y la naval “se desarrollaban casi con independencia una de otra”; pero el poder aéreo ya intervenía “constantemente en toda acción te-

rrestre o marítima”, estableciendo así “una interdependencia muy marcada entre las tres formas de guerra”. Y recordaba que: “la iniciativa de un ataque mutuo, salvo casos absolutamente excepcionales, corresponde siempre a la Aviación”, ya que ya que las fuerzas de superficie “se han de limitar a defenderse cuando son atacadas por ella”. En consecuencia “el empleo acertado o desacertado de la Aviación será una causa de fortaleza o debilidad que repercutirá decisivamente en el resultado de la lucha”. “La estrategia aérea deberá, por consiguiente, figurar en la base de la alta estrategia de la guerra”.

En este aspecto la guerra ofrecía ya “modelos de operaciones combinadas Aire-Tierra”, como la campaña de Noruega y la conquista de Creta; además había otras nuevas como la acción de la aviación contra Malta para asegurar el paso de tropas y suministros a Libia. Como él decía: “la segunda guerra mundial marcará el principio de una nueva era de la guerra y señalará el punto inicial de una nueva estrategia”. Y puntualizaba: “en el mismo grado en que los beligerantes han comprendido el alcance de esta nueva estrategia... es el grado en que han obtenido la victoria”.

A continuación Longoria comparaba la Primera Guerra Mundial con sus frentes estáticos y la Segunda Guerra Mundial, que marcaba “el punto cumbre y el máximo florecimiento del Arte Militar conocido hasta ahora”. Recordaba que si en la Guerra de España se había impuesto la maniobra sobre la defensiva, se había debido, en gran parte, a “haber conquistado y mantenido nuestra Aviación durante toda la guerra el dominio del aire”. La Segunda Guerra Mundial se estaba caracterizando por “la grandiosa amplitud y extrema audacia de las operaciones, la rapidez vertiginosa con que éstas son ejecutadas y lo fulminante y rotundo de los resultados de cada campaña”. Y como él decía: “es indudable que lo que esencialmente distingue a las grandes batallas actuales de las pasadas, que es la profundidad de las penetraciones en el dispositivo enemigo, las grandes maniobras de cerco, la amplitud de la explotación del éxito y la rapidez sorprendente de la ejecución, se deben especialmente a la acción combinada de la Aviación y las divisiones blindadas y motorizadas”.

Más adelante Longoria insistía: “la lucha en tierra está complementada hoy por la acción aérea, hasta el punto de no poderse imaginar una operación de importancia si no es contando con esa colaboración”. Y luego exponía dos consideraciones finales sobre la guerra terrestre; en primer lugar recordaba que: “es un hecho cierto que en todas las campañas ya terminadas,... ..la victoria ha estado invariablemente del lado de quien tenía el dominio del aire o la superioridad absoluta en el aire”. Y su última conclusión era: “el poder aéreo es uno de los factores que deciden la guerra terrestre, y la supremacía en el aire una condición “sine qua non” para la victoria en tierra”.

Luego Longoria estudiaba la eficacia del poder aéreo en la guerra marítima. En la Primera Guerra Mundial “los resultados fueron insignificantes, como correspondía al estado embrionario de los medios aéreos de la época. Pero ya en 1934 Longoria había defendido 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”. Luego recordaba que, en la Guerra de España, la Aviación Nacional había de-

[En 1934 Longoria había defendido 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”]



Ataque británico a Toulon para evitar la caída de los buques de la flota francesa en manos alemanas.



Ejemplo de la precisión y destrucción que pueden alcanzar los bombardeos aéreos.

mostrado que el Arma Aérea podía “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”.

Pero en la Segunda Guerra Mundial el despliegue de fuerzas había sido “afectado fundamentalmente”. Las bases navales habían “dejado de ser un refugio seguro para las flotas” cuando se hallaban “en el radio de acción de las alas contrarias”. El ataque aéreo de Tarento había vuelta a dar a Gran Bretaña “una amplia superioridad naval en el Mediterráneo”. Luego Longoria recordaba: “la eficacia del poder aéreo contra las fuer-

zas navales en la mar ha quedado ampliamente probada”... .. “La Aviación ha hundido toda clase de buques, salvo, hasta ahora, portaaviones” (esto también quedaría ampliamente demostrado en el Pacífico, en sólo unos meses).

A continuación negaba que la Aviación debiera subordinarse a las flotas como un Arma auxiliar. Como él razonaba: “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”. Y recalca que “dominar el aire por un tiempo más o menos largo en un punto dado” sólo se podía conseguir “dentro del plan general de la guerra aérea y haciendo jugar, si ello es preciso, la totalidad del poder aéreo”. Como él decía, después de estudiar las operaciones de Noruega y Creta: “el no haber com-

prendido a tiempo Inglaterra que, en las grandes acciones en el mar intervendría, siempre que fuera 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”. Como Longoria señalaba, la práctica de la guerra estaba demostrando que “la inmensa mayoría de las acciones aéreas en el mar han sido ejecutadas sin conexión con ninguna acción naval”. En estas condiciones no podía “hablarse de Arma auxiliar ni de acción subordinada, sino de colaboración de dos fuerzas distintas con vistas a un mismo fin”. Luego Longoria estudiaba con detalle el caso de Creta: “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”.

Longoria terminaba este tema diciendo que estaba claro que “en todos los aspectos de la guerra naval, la acción aérea puede presentar 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”. Por tanto, él finalizaba sentando la conclusión de que “el poder aéreo es un factor de importancia decisiva en la guerra en el mar”.

[“La inmensa mayoría de las acciones aéreas en el mar han sido ejecutadas sin conexión con ninguna acción naval”. En estas condiciones no podía “hablarse de Arma auxiliar ni de acción subordinada, sino de colaboración de dos fuerzas distintas con vistas a un mismo fin” (Fernández González-Longoria)]

La última parte del artículo, sobre la guerra aérea, empezaba recordando las palabras de Giulio Douhet en 1909: “No menos importante que el dominio del mar será, en breve, el dominio del aire...”. “Se combatirá, pues y du-

ramente, por la conquista del dominio del aire...”. Longoria decía: “Las previsiones de Douhet empezaron a cumplirse cinco años más tarde”. Y a continuación recordaba que la lucha aérea “surgió espontáneamente, como un fenómeno natural e inevitable. Pues casi nadie, fuera de Douhet, había pensado que los aviones combatirían entre sí, y hasta se negaba generalmente esta posibilidad”.



Daños producidos en el minador Aaron en Okinawa por el ataque de un kamikaze.



Torpederos basados en portaaviones se dirigen a atacar barcos japoneses cercanos a Saigón.



Ataque japonés a Pearl Harbour. Las tres fotografías indican claramente que la batalla ya nunca será naval sino aeronaval.

También mencionaba el enorme avance de la Aviación durante la Gran Guerra. Como Longoria recordaba: “La posibilidad de perfeccionar y desarrollar los armamentos aéreos con un ritmo y en una proporción que no encuentran comparación posible en los demás medios de guerra, es una enseñanza que se precisa tener hoy muy presente”.

La Gran Guerra había puesto de manifiesto la enorme importancia de la Aviación, “como lo prueba el hecho de que en las cláusulas del Tratado de Versalles se impusiera a Alemania la prohibición absoluta de poseer ninguna Aviación militar, mientras que a Ejército y Marina sólo se obligó a una reducción de sus efectivos”.

...“El empleo acertado y seguro que se dio a la Aviación, tanto en el orden táctico como en el estratégico”, había marcado “un gran progreso en el arte de la guerra aérea”.

En cambio, según Longoria, los aliados habían pretendido repetir las condiciones

Sólo en la postguerra había pasado la Aviación a formar la tercera rama de la Defensa Nacional. Durante los años de paz “la Aviación desempeñó un papel de primer orden en el juego de la política mundial”. Entre otros ejemplos, Longoria citaba las anexiones de Austria y Checoslovaquia, que fueron “verdaderas victorias sobre Inglaterra y Francia, conseguidas principalmente por la presión de la amenaza aérea”.

[La Gran Guerra puso de manifiesto la enorme importancia de la Aviación, “como lo prueba el hecho de que en las cláusulas del Tratado de Versalles se impusiera a Alemania la prohibición absoluta de poseer ninguna Aviación militar, mientras que a Ejército y Marina sólo se obligó a una reducción de sus efectivos]

los factores decisivos de la victoria”. ...“El empleo acertado y seguro que se dio a la Aviación, tanto en el orden táctico como en el estratégico”, había marcado “un gran progreso en el arte de la guerra aérea”.

En cambio, según Longoria, los aliados habían pretendido repetir las condiciones

los factores decisivos de la victoria”. ...“El empleo acertado y seguro que se dio a la Aviación, tanto en el orden táctico como en el estratégico”, había marcado “un gran progreso en el arte de la guerra aérea”.

A continuación, al comentar la Guerra de España, Longoria decía que “la nuestra fue una guerra aérea limitada. Sin embargo, la Aviación fue uno de



Durante muchos periodos de paz, la Aviación ha desempeñado un papel de primer orden en el juego de la política mundial.

que les habían dado la victoria en la Primera Guerra Mundial. Según Longoria un agravante de lo erróneo de esta concepción estratégica había sido el papel asignado a la Aviación. Para Gran Bretaña, “la Aviación era, ante todo, un arma de defensa encargada de librar a las islas de la acción aérea alemana y un medio auxiliar de la Flota”; nunca una Fuerza Aérea preparada para realizar bombardeos estratégicos. Para Francia la Aviación era “en primer lugar un elemento defensivo más en el conjunto de su actitud fundamentalmente defensiva”.

En cambio, en la base de la estrategia alemana el dominio del aire era una “pieza fundamental”. En consecuencia el dominio del aire había figurado “como condición fundamental en todos los planes del Mando alemán”. El empleo de la Aviación había tenido “siempre como primer objetivo la conquista del dominio del aire”. Y, como Longoria recordaba, “la lucha por la conquista del dominio del aire ha dado lugar a batallas aéreas de una violencia extraordinaria, en las que han participado centenares de aviones”. Sin embargo, una vez alcanzado este dominio, se ejercía “generalmente en apoyo directo e indirecto de las operaciones terrestres” y no en utilizar los efectos estratégicos del Arma Aérea.

También recordaba Longoria que “el empleo de la Aviación para realizar ocupaciones territoriales” había sido “una de las sorpresas de esta guerra”. Igualmente recordaba que “la Aviación actual, cuyo estado de perfeccionamiento le permite tener bajo su acción a la totalidad de la



Longoria comentaba que “cualquiera que sea su ulterior desarrollo, la importancia del poder aéreo habrá de aumentar y su valor decisivo será en adelante aún mayor de lo que ha sido hasta ahora”.



organización industrial enemiga, además de su tráfico marítimo, es un arma económica de enorme valor”.

Después de esta serie de observaciones y constataciones Longoria afirmaba rotundamente que la frase de Douhet: “conquistar el dominio del aire significa tanto como vencer; ser batido en el aire equivale a ser derrotado irremisiblemente” había adquirido “categoría de verdad indiscutible”. Esta serie de artículos terminaba recordando que la guerra seguía y que “cualquiera que sea su ulterior desarrollo, la importancia del poder aéreo habrá de aumentar y su valor decisivo será en adelante aún mayor de lo que ha sido hasta ahora”.

Posteriormente, en 1943 Kindelán había escrito otro libro, “*España ante la esfinge*”, en el que presentaba sus ideas sobre estrategia, pero sin tratar apenas la Doctrina Aérea. Luego, en el otoño de 1944, Kindelán escribió su libro “*La Próxima Guerra*”, más centrado en la geopolítica y la estrategia nacional que en la Doctrina Aérea, aunque Kindelán, apoyando las ideas de Mackinder, decía: “Parece iniciarse en nuestros días la decadencia del Mar



B-52 en un ejercicio durante la Guerra Fría. Estos aviones se mantenían por grandes períodos de tiempo en vuelo para repeler una posible agresión nuclear.

respecto a la Tierra, debido a la aparición de un nuevo instrumento bélico de incontrastable poder: el Arma Aérea”. “Con el Arma Aérea, la reacción continental ha pasado de 40 Km. de alcance a más de un millar de millas”.

Luego Kindelán explicaba su Doctrina: “La Aviación es algo más, algo profundamente revolucionario, que permite substituir veinte combates periféricos por una sola batalla contra el corazón del país enemigo”. “Desde que la Aviación existe

no es preciso destruir el frente para vencer”.

En algunos aspectos, sus ideas sobre estrategia eran clásicas, como cuando enumeraba “los pocos principios militares universalmente aceptados” que enumeraba a continuación: el Secreto, la Voluntad de Vencer, la Iniciativa, la Seguridad, la Economía de Fuerzas, la Concentración de Esfuerzos, la Libertad de Acción, la Explotación del Éxito, la Sorpresa (estratégica y táctica), y la Superioridad de elementos. Pero advertía “Para el Ejército y la Marina de nada les sirve haberse preocupado de cuidar su *“libertad de acción”*; sin el Aire, la *“iniciativa en superficie”* no existe, la *“superioridad de elementos”* de nada sirve; Luego Kindelán afirmaba: “En contraposición a la dispersión en el concepto de *“Espacio”*, el desarrollo del Arma Aérea impone la concentración en el concepto de *“tiempo”*, lo

cual afecta también a la *“persistencia en la acción”*. Finalmente reconocía: “Una servidumbre de la Aviación, su intermitencia ejecutiva, le impide seguir a la letra el principio de persistencia en la acción, y le obliga, en cambio, a una gran concentración en el tiempo”.

Pero no era un defensor acérrimo de las doctrinas douhetistas a ultranza. Por eso, presentaba tres tesis básicas: a) La Aviación decidirá y ganará la guerra; b) La guerra la ganan las fuerzas de superficie con auxilio de la Aviación; y c) Las guerras se ganan por una acción coordinada y armónica de Aviación, Marina y Ejército (que le parecía la más razonable.)

Para Kindelán, las principales misiones del Arma Aérea eran:

I. Destruir la potencia aérea enemiga hasta alcanzar el pleno dominio del aire, o a lo menos marcada supremacía (la más fundamental y prioritaria).

II. Las secundarias: proteger a las industrias de guerra, a los hogares y a las comunicaciones contra los ataques aéreos del enemigo; cooperar con la Flota en la defensa de las rutas marítimas; cooperar con las dos Armas de Superficie en ope-



F-22, caza de última generación para la consecución de la superioridad aérea.

[Kindelán presentaba tres tesis básicas: a) La Aviación decidirá y ganará la guerra; b) La guerra la ganan las fuerzas de superficie con auxilio de la Aviación; y c) Las guerras se ganan por una acción coordinada y armónica de Aviación, Marina y Ejército (que le parecía la más razonable)]

raciones ofensivas; y atacar las industrias de guerra, transportes y bases navales y aéreas del enemigo.

Kindelán añadía: “Además hay que agregar que, en las cinco misiones señaladas, la Aviación desempeña un papel principal, no sólo por su propia actuación, sino por la supervaloración que otorga a las armas de superficie”. Luego recordaba con Alexander de Severski: “Los buques actúan a la manera clásica (ataque al cañón) cuando la acción se desarrolla

fuera del radio de acción de las aviaciones terrestres; pero recordaba que en otras ocasiones sólo actuaba la aviación embarcada, que obtenía victorias tácticas (con consecuencias estratégicas).

Kindelán volvía a recordar que la expedición aliada a Noruega fracasó porque la Luftwaffe logró el dominio del Mar del Norte y que en la batalla de Creta una Flota Aérea derrotó a una Escuadra naval consiguiendo expulsarla de la zona de operaciones. Como resumen de sus ideas sobre el dominio Kindelán recordaba:

1. El dominio del aire sólo puede lograrlo el Aire y es premisa indispensable de las operaciones terrestres o navales, a lo menos con limitación de espacio y tiempo.

2. El dominio de los mares pequeños se obtiene por acción aérea. El de los océanos por acción combinada aeronaval.

3. El dominio del terreno se obtiene por la acción aeroterrrestre coordinada.

4. El dominio aéreo es más efímero y menos absoluto que el naval.

5. En relación con el progreso de la técnica, son de prever acentuaciones en la eficacia y poder decisivo del dominio aéreo.

Para resumir su opinión sobre el general Douhet, Kindelán decía “de todos los grandes doctrinarios de la postguerra, sólo él ha formulado un sistema sólidamente establecido en el conjunto y en los detalles. Su estudio es un manantial inagotable de reflexión, y su doctrina puede influir de modo decisivo sobre los acontecimientos de mañana. Profundamente clásica en sus puntos de partida y en

sus métodos, llega a conclusiones revolucionarias”. Desde luego, las primeras conclusiones de Kindelán son claras y en la línea de Douhet: “a) Sobre tierra, la defensiva es aptitud fácil y económica; la ofensiva difícil y cara. b) Sobre mar sucede cosa análoga, salvo operaciones ofensivas parciales, a las que la mar se presta. c) En el aire la aptitud defensiva es imposible; la ofensiva es fácil y rinde mucho. Parece lógico adaptar las Armas (los tres Ejércitos) a las aptitudes de mayor rendimiento para cada una: la defensiva, para las Armas de superficie; la ofensiva, para la Aviación”.

Las doctrinas de Douhet y Kindelán señalan las mismas misiones asignadas a las distintas armas:

– A la Marina, una misión estratégica defensiva. Eventualmente, ofensiva de desembarco para establecer nuevas bases aéreas.

– Al Ejército una misión estratégica defensiva de defensa de las fronteras; eventualmente algunas ofensivas para ampliar la zona de aeródromos.

– A la aviación una misión estratégica ofensiva y una misión táctica muy compleja: ofensiva siempre en superficie; defensiva contra los ataques aéreos del adversario; eventualmente defensiva contra ataques de armas de superficie; finalmente, misiones logísticas diversas.

Kindelán también citaba varios principios del Mariscal Montgomery, sobre todo

“Hay que ganar la batalla aérea antes de emprender la batalla terrestre o marítima”.

Luego Kindelán precisaba otros Principios derivados:

a) No existe más dominio indispensable que el del Aire; este dominio raramente llega a ser absoluto.

b) La ofensiva estratégica es misión específica del Arma Aérea.

c) El dominio del mar lo conquista y lo mantiene la Aviación.

d) Sólo puede contrarrestarse un poder aéreo con otro aéreo.

e) Las operaciones de bloqueo y desembarco sólo debe intentarlas quien

disponga del dominio del aire.

f) En el aire la calidad vence a la cantidad, y la precisión de efectos constituye el principal factor de eficacia.

g) La potencia ofensiva de una Aviación varía en razón inversa a la distancia al objetivo.

En su estudio de la Batalla de Inglaterra, Kindelán consideraba que se desistió de cruzar el Canal de la Mancha porque

[En su estudio de la Batalla de Inglaterra, Kindelán consideraba que se desistió de cruzar el Canal de la Mancha porque se consideró que la empresa era muy arriesgada mientras no se derrotara a la R.A.F. (que se había mostrado dura y llena de espíritu combativo)]

se consideró que la empresa era muy arriesgada mientras no se derrotara a la R.A.F. (que se había mostrado dura y llena de espíritu combativo). Se estimó necesario –doutetismo puro– liquidar la batalla aérea preliminar antes de emprender la gran operación anfibia. Además los alemanes emprendieron la batalla con un concepto erróneo y medios inadecuados, ya que consideraron que se trataba de

la batalla aérea preliminar antes de emprender la gran operación anfibia. Además los alemanes emprendieron la batalla con un concepto erróneo y medios inadecuados, ya que consideraron que se trataba de



Una de las conclusiones de Kindelán es que “sobre tierra, la defensiva es aptitud fácil y económica; la ofensiva difícil y cara”.



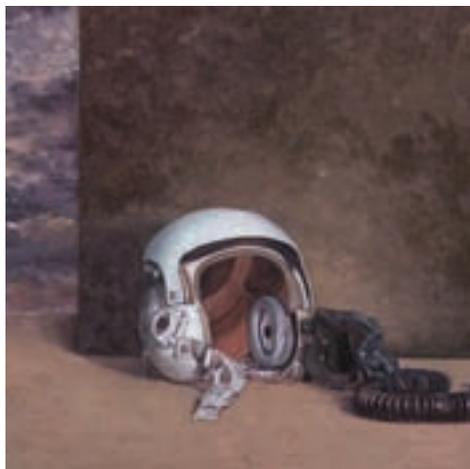
Kindelán, citando principios del Mariscal Montgomery, indicaba que “Hay que ganar la batalla aérea antes de emprender la batalla terrestre o marítima”.

combates accesorios para preparar la acción principal, reservada al Ejército de Tierra. Pero se trataba de la acción principal, de la “batalla decisiva”; ganada, la invasión era una empresa fácil, de éxito seguro; perdida, de nada serviría la formidable máquina de guerra alemana. Su brazo aéreo resulto corto ante la inmensidad de los océanos y ante la extensión desmesurada del espacio ruso. También le faltó a la Luftwaffe una doctrina lógica y la fe para seguirla hasta el fin. No se emplearon los aviones adecuados, ni donde era debido, ni como era debido, ni cuando era debido.

Kindelán también estudiaba el desembarco en Normandía y citaba las pala-

bras del mariscal Montgomery: “Si se logra coordinar las Fuerzas de Tierra y de Aire, nada puede resistirlas y no se puede jamás perder una batalla. Este es uno de los grandes principios del Arte de la Guerra, el primero. El segundo es que los Ejércitos de Tierra y Aire han colaborado estrechamente, formando una unidad”.

En 1945 se publicó un nuevo libro de Doctrina Aérea, titulado “*El Arma Aérea. Empleo Táctico*”, libro escrito a principios de 1944 por el ya coronel Mata Manzanedo¹, diplomado de Estado Mayor del Ejército de Tierra y del Aire, que en marzo de 1942 había escrito en la Revista de



Aeronáutica un artículo titulado “¡¡Sorpre-sa...!! Aviación”, en el que hablaba de cómo las cualidades de la Aviación permitían la sorpresa en sus tres variantes, estratégica, táctica y técnica.

En su libro Mata presentaba una serie de conclusiones: 1º La inexcusable intervención del Arma Aérea, imprime a toda batalla de importancia un carácter tridimensional. 2º La guerra moderna se caracteriza por la posibilidad de que la Fuerza Aérea alcance a toda la fuerza terrestre o naval, a menos que esté protegida por su propia Fuerza Aérea. 3º Es indudable que la *seguridad* del jefe no se logra por los medios tradicionales de otros tiempos, y por eso no podrá ejercer su *libertad de acción* para oponerse al enemigo mediante una *acción de conjunto*,

malogrando su *iniciativa* ante el *riesgo de ser sorprendido*, dando al traste con la *voluntad de vencer* mejor templada.

Las acciones aéreas por él enumeradas tienen por objeto “*conquistar y conservar el dominio del cielo*”. Para Mata, las características esenciales del avión le otorgan la *universalidad de empleo* diferenciándolo esencialmente de los medios de superficie y recuerda que “su acción por excelencia es la ofensiva: a) En el espacio: porque todos los objetivos enemigos comprendidos en su *radio de acción militar* (con carga útil) resultan vulnerables a sus ataques. b) *En el tiempo*: porque sus cualidades permiten mantener hasta el último momento la incertidumbre del enemigo sobre el punto que será objeto del ataque. c) *En potencia*:

[En 1945 se publicó “*El Arma Aérea. Empleo Táctico*”, escrito por el coronel Mata Manzanedo, que en marzo de 1942 había escrito en la Revista de Aeronáutica el artículo “¡¡Sorpre-sa...!! Aviación”, en el que hablaba de cómo la Aviación permitían la sorpresa en sus tres variantes, estratégica, táctica y técnica]

porque la diseminación de las bases o aeródromos, no es obstáculo para que “formen masa” en el aire.

Para Mata la capacidad defensiva del arma Aérea es escasa. Como remate, al aparecer el explosivo nuclear, con un solo avión atacante que pase es suficiente para producir efectos demoledores, de consecuencias estratégicas, como la rendición de Japón. Por eso, para él, “el Arma Aérea ha de emplearse en masa, empeñándose ofensivamente, desencadenando una acción potente, para producir grandes efectos en el menor plazo y, en todo caso, anticipándose a las actividades similares del enemigo”. Ya no es necesaria la ocupación del país enemigo para alcanzar la victoria. En consecuencia, apunta un orden de urgencia en la ejecución de las misiones del Arma Aérea “que es unánimemente admitido”: 1º Destrucción de la potencia aérea del enemigo. 2º Cooperación con las fuerzas navales para la protección de las rutas marítimas cuando el abastecimiento del país se realice fundamentalmente por estas vías. 3º Cooperación con las fuerzas terrestres y navales en sus operaciones ofensivas. 4º Ataque a los recursos de todo orden del país enemigo.

Mata consideraba que el Arma Aérea debía estar dividida en tres componentes: *Armada Aérea* o Aviación de empleo estratégico, *Aviación de cooperación con el Ejército de Tierra* y *Aviación de cooperación con la Marina*. La Armada Aérea debía estar a las órdenes directas del Mando Aéreo, mientras que los Jefes de la Aviación de cooperación debían ser Generales del Aire en los Cuarteles Generales del Ejército de Tierra y de la Marina.

Al igual que el coronel Mata, muchos discípulos y seguidores de Kindelán presentaron sus ideas en la Revista de Aeronáutica. Durante 1942 y 1943 el ya teniente coronel Manuel Martínez Merino

expuso sus ideas sobre Doctrina y Arte Militar Aéreos. Empezó por publicar, en mayo de 1942, un análisis sobre la derrota de Francia en 1940; el artículo se ti-

²El teniente coronel Martínez Merino fue un piloto destacado en las operaciones de Marruecos (diversas condecoraciones y un ascenso por méritos de guerra); luego fue jefe de tráfico de LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas), jefe de un Grupo de bombardeo durante la Guerra de España, director del aeropuerto de Barajas, director General de Personal del Ministerio del Aire, director de la Academia de Aviación de León y profesor de la Escuela Superior del Ejército, delegado de España en la OACI, 2º jefe del Estado Mayor del Aire, Director General de Aviación Civil y jefe de Estado Mayor del Aire.

¹El coronel Mata Manzanedo fue profesor de la Escuela Superior del Ejército, secretario general del Ministerio del Aire, director de la Escuela Superior del Aire, jefe de la Zona Aérea de Canarias y África Occidental española, y 2º jefe del Alto Estado Mayor. Ascendió a teniente general del EA en la Reserva.



tulaba *“Estudios sobre un cadáver”*. En su opinión, estaba bien claro que Francia se había dejado adelantar por Alemania en el campo de la Aviación Militar y de la industria aeronáutica, y que, cuando quiso reaccionar ya era demasiado tarde. Después de que la Luftwaffe había sabido conquistar el Dominio del Aire sobre Francia, las fuerzas armadas alemanas no habían tenido problemas en derrotar al ejército francés y ocupar el territorio de la Francia continental. Desgraciadamente para Francia, el tiempo había dado la razón a los “douhetistas”.

En octubre de 1942 Martínez Merino publicó un extenso y detallado artículo titulado *“Aeronáutica Militar. Cooperación con el Ejército de Tierra”*, en el que exponía sus ideas contra las tesis de los “ultra-douhetistas”, que consideraban que esta aviación debía suprimirse por completo en beneficio de la Armada Aérea. Eso sí, cada una de estas Aviaciones de Cooperación tenía que estar bajo el mando de un General de Aviación, que debían estar en los Cuarteles Generales del Ejército de Tierra y de la Marina respectivamente.

En mayo de 1943, el ya coronel Martínez Merino publicó otro artículo titulado *“Las Grandes Unidades Aéreas”*. En éste fijaba las misiones de los Cuerpos de Ejército del Aire, que debían ser: “El dominio del aire en el territorio propio y en el de sus actuaciones; llevar al enemigo la acción estratégica necesaria, apoyar directamente a las unidades del Ejército de Tierra o Marina del sector, en cuanto les sea necesario de aviación de combate (aparte de las aviaciones de cooperación con estos Ejércitos, con las

que estará enlazado); finalmente, la defensa antiaérea activa de su sector”.

Poco después, en octubre de 1943, Martínez Merino publicó otro artículo, titu-

[En octubre de 1942 Martínez Merino publicó un detallado artículo titulado *“Aeronáutica Militar. Cooperación con el Ejército de Tierra”*, en el que exponía sus ideas contra las tesis de los “ultra-douhetistas”, que consideraban que esta aviación debía suprimirse por completo en beneficio de la Armada Aérea]

lado *“Aviación sobre el mar y Aviación de cooperación con la Marina”*, en el que daba por sentado “la necesidad que tiene la Marina de la cooperación aérea”, y consideraba “evidente que todo avión que actúe sobre objetivos en el

mar o en las costas, coopera más o menos directamente con la propia Marina”. Añadía: “Ni aun en el supuesto de una Marina con Aviación propia, puede desentenderse el resto de la Aviación del cometido de apoyarla” y “Cuanto menor sea

una Marina, más necesitará el apoyo del Aire”. Y luego “Las últimas lecciones de la guerra actual nos dicen que ni en la tierra ni en el mar hay dominio posible si no le precede el dominio del aire”. “Para disponer del dominio del aire, necesario a la Marina como al Ejército de Tierra, será necesario acudir al Ejército del Aire”.

Finalmente, en junio de 1944, Martínez Merino publicó en la Revista de Aeronáutica su artículo *“Necesario repaso a Douhet”* (escrito en octubre de 1943) en el que se atrevía a decir: “Tan fuera de la realidad nos parecen los que esperan que las doctrinas de Douhet llegue a aplicarse al pie de la letra, como los detrac-



Para Mata, las características esenciales del avión le otorgan la universalidad de empleo, diferenciándole esencialmente de los medios de superficie.

tores furibundos que en su fobia quieren negar a la Aviación capacidad para destruir ciudades, hundir barcos o abatir la moral de la retaguardia". Martínez Merino pasaba revista a la situación de la guerra en aquel momento (octubre de 1943) diciendo que todo iba según las previsiones generales de Douhet y además recordaba que Douhet escribía para Italia, que era un país con condicionantes específicos. En cambio, Douhet había dicho: "Si yo estuviera pensando en un conflicto entre EE.UU. y Japón, no llegaría a estas mismas conclusiones".

Recordaba que Douhet no pretendía establecer un Ejército del Aire que actuara independientemente de los otros dos, sino que trataba de coordinar los tres, aunque dando preponderancia al del Aire. Era la

misma idea de Kindelán: "Las guerras se ganan por una acción coordinada y armónica de Aviación, Marina y Ejército". Puntualizaba que Douhet había dicho: "No debemos preguntarle a Napoleón qué hizo, sino qué hubiese hecho si se encontrase en nuestros tiempos y en *nuestras circunstancias*". También había escrito: "Se dice a menudo que el mejor medio de defenderse es atacar. En el dominio aéreo esto es cierto de una manera más absoluta. En él el *único medio* de defenderse es atacar". Douhet también decía:

[Douhet : "Conquistado el dominio del aire, la Armada Aérea victoriosa podrá proporcionar amplios medios auxiliares a su propio Ejército y a su propia Marina." "La Armada Aérea podría luchar por el dominio del aire, atacar a la nación enemiga y cooperar con la totalidad de sus fuerzas con el Ejército o con la Marina"]

"Conquistado el dominio del aire, la Armada Aérea victoriosa podrá proporcionar amplios medios auxiliares a su propio Ejército y a su propia Marina".

"La Armada Aérea, tal como yo la concibo, podría luchar por el dominio del aire, atacar a la nación enemiga y cooperar con la totalidad de sus fuerzas con el Ejército o con la Marina".

En el Pacífico las consideradas "aviaciones auxiliares de la

Marina" estadounidense o japonesa estaban llevando a cabo ataques, que ya no se llamaban batallas navales, sino "*batallas aéreas*" o aeronavales. Martínez Merino terminaba diciendo que las afirmaciones fundamentales de Douhet se habían cumplido, empezando por la necesidad de dominar el aire, "sin cuyo requisito ninguna fuerza podría actuar". Pocos días después de imprimirse su artículo en la revista, el éxito de la invasión de Europa y el desembarco en Normandía bajo el "paraguas aéreo" aliado demostraron que Douhet y Martínez Merino estaban en lo cierto.

Durante su permanencia como coronel director de la Academia de Aviación, a Martínez Merino se le encargaron las conferencias sobre temas aeronáuticos que debía explicar en los cursos de generales de la Escuela Superior del Ejército. Posteriormente los recopiló y desarrolló en su libro "*Arte Militar Aéreo*" aparecido en 1948 y reeditado después en 1950 y fechas posteriores. También prologó el libro "*Ensayo sobre arte militar aéreo*", escrito por el entonces comandante Luis Bengoechea Bahamonde. En este ensayo el autor estudiaba los conceptos de pueblo, nación y guerra, a la que consideraba como el choque entre dos pueblos. Luego pasaba al estudio de la guerra moderna y especialmente de la guerra aérea, recordando la enorme importancia de encuadrar adecuadamente a la población civil, acto que consideraba indispensable. Para ello era necesario que el gobierno adoptase una política interior bien definida y consideraba que la política exterior podía constituir ya el primer acto de la guerra, apoyando los fines u objetivos de la política nacional, que se debían definir claramente para evitar seguir una política exterior zigzagueante. Luis Bengoechea consideraba que éste era el mayor error de la política de los aliados, que apoyaban a veces a sus enemigos, en lugar de apoyar a sus amigos.

Bengoechea defendía la necesidad de librar con todas sus fuerzas la batalla aé-



La precisión de las armas convierte a los cazabombarderos con capacidad de reabastecimiento en vuelo o "tácticos" en aviones "estratégicos", según los objetivos que se pretendan alcanzar..

rea inicial, para ganarla rápidamente. Recordaba que las posibilidades de lograr esta rápida victoria dependían del poder aéreo y éste de un buen uso del poder económico. Sólo así se podía derrotar rápidamente a la Fuerza Aérea enemiga en la fase inicial de la guerra, para empezar entonces la segunda fase de la guerra, si es que el enemigo no había aceptado ya su derrota, e iniciar las operaciones de superficie con una clara ventaja.

Bengoechea también defendía el mando único del Arma Aérea: “Lo mismo que en la guerra de superficie no existe un jefe para el ataque y otro para la defensa, y el Arma la forman el conjunto ofensivo y el protector, de igual manera sólo un jefe único ha de englobar, en el total o en las diversas partes del territorio, el mando de las acciones aéreas ofensivas o defensivas en un concepto integral de la guerra aérea”.

LA DOCTRINA AÉREA DESPUÉS DEL FINAL DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Después de la victoria definitiva de los aliados en la Segunda Guerra Mundial, en España el modelo ya no era la Luftwaffe, sino la USAF o la R.A.F., pero los principios básicos seguían siendo los mismos, aunque con distintos matices.

Durante 1946 el ya coronel Martínez Merino volvió a dar un repaso a la cooperación con el Ejército de Tierra y con la Marina, escribiendo varios artículos bajo el epígrafe “ARMA AÉREA”. El primero fue “El Ejército del Aire en las batallas de superficie”, que apareció en el Nº 64 de la Revista de Aeronáutica de marzo de 1946. En este artículo enumeraba las misiones del Ejército del Aire: a) Destrucción del poder aéreo enemigo, atacándole en sus bases, en el aire o en sus fábricas, consiguiendo así el dominio del aire. b) Protección del territorio nacional contra los ataques aéreos. c) Atacar el interior del territorio enemigo. d) Cooperar con el Ejército de Tierra en todas sus operaciones. e) Cooperar con la Marina en las operaciones navales. Todo muy douhetiano.

A continuación, empezaba con un estudio histórico sobre la Segunda Guerra Mundial en el que recordaba cómo “la curva de los éxitos y de los fracasos” coincidía exactamente en los dos bandos con la del dominio aéreo, tanto en el orden estratégico como en el táctico. Luego explica-

[Estados Unidos había apropiado el lema “La victoria se conseguirá en el aire”, y su Aviación se desarrolló enormemente y mantuvo una Aviación Estratégica que realizó misiones sobre Europa con arreglo a las doctrinas de Douhet y de Severski y en colaboración con la R.A.F. hasta conseguir aplastar a la Luftwaffe]



A pesar de la precisión de las armas actuales, siempre será necesario contar con un número mínimo de plataformas para contrarrestar la reacción enemiga.

ba con detalle la organización de la Luftwaffe y cómo los aliados, primero Gran Bretaña y luego Estados Unidos, habían ido modificando sus organizaciones. Recordaba las palabras de Churchill después del fracaso de la campaña en Noruega, reconociendo que su inferioridad frente al poder aéreo enemigo había sido suficiente para justificar la retirada de la Escuadra inglesa. “La potencia aérea alemana

no es invencible. La potencia aérea —de Alemania o de cualquier otro país— sólo es invencible cuando no puede contrarrestarse con la suficiente potencia aérea”. Gran

Bretaña se había dedicado a desarrollar su fuerza aérea de un modo frenético, dado su retardo inicial frente a Alemania.

Por su parte los Estados Unidos se habían apropiado también el lema “La victoria se conseguirá en el aire”, y la Aviación Militar estadounidense, tanto la del Ejército como la de la Marina se desarrolló enormemente y mantuvo una Aviación Estratégica que realizó sus misiones sobre Europa con arreglo a las doctrinas de Douhet y de Severski y en colaboración con la R.A.F. hasta conseguir aplastar a la Luftwaffe; por otra parte creó sus Fuerzas Aéreas Tácticas para apoyar a las fuerzas de tierra.

La campaña del Pacífico pertenecía a la guerra sobre el mar y Martínez Merino la resumía diciendo que había sido la lucha por la ocupación de una serie de ba-

ses aéreas necesarias para llegar a poder atacar el territorio metropolitano del Japón. En este teatro de operaciones se realizaron numerosos desembarcos navales y aéreos, cuyo éxito estuvo asegurado siempre que se contó con la supremacía aérea, o fracasó cuando se perdió, como en Nueva Guinea o en Midway.

En el siguiente artículo titulado “*La Aviación y la guerra en el mar*”, aparecido en el nº 68 de la Revista de Aeronáutica (julio de 1946), repasaba todas las acciones navales de alguna importancia, para sacar conclusiones de ellas. Señalaba que los ingleses habían estado a punto de perder la Batalla del Atlántico y que sólo la ganaron gracias a la mejora de la capacidad y del radio de acción de los aviones del Mando Costero de la R.A.F. Recordaba que en el Mediterráneo no había habido enfrentamiento directo entre las Flotas de batalla italiana y británica, sino golpes de la Aviación embarcada británica en Tarento y de los hombres-rana italianos en Alejandría, para reducir estas flotas; la verdadera lucha había sido por los convoyes de abastecimiento: los italianos para abastecer Libia y los británicos para abastecer Malta.

Sobre la guerra en el Pacífico recordaba que no había habido grandes batallas navales, sino aeronavales, en las que las aviaciones de ambos bandos, embarcadas o con base en tierra, habían atacado y puesto fuera de servicio o hundido a los grandes buques enemigos. Después las fuerzas de superficie desembarcaban en una isla para adelantar el despliegue aéreo y siempre la conquistaban si contaban con la supremacía aérea. Los desembarcos en el Mediterráneo y en el Pacífico habían proporcionado una experiencia valiosísima a los aliados, que así pudieron desembarcar con éxito en Normandía y en Provenza, bajo la protección de las Fuerzas Aéreas aliadas. La experiencia de estas enormes operaciones con fuerzas de Tierra, Mar y Aire bajo un mando común, habían llevado al Presidente de los Estados Unidos a crear la Junta de Jefes de Estado Mayor en Washington, organismo luego implantado en casi todos los países del mundo.

En el siguiente artículo, aparecido en el nº 69 de la Revista de Aeronáutica (agosto de 1946) titulado “*Intervención del Poder Aéreo en la guerra en el mar*”, Martínez Merino recordaba que la aparición del Arma Aérea había introducido

en la guerra sobre el mar “un nuevo factor cuya importancia ha de ir en aumento”. Así recordaba diversas batallas aeronavales, llamadas “batallas aéreas” por los japoneses, debido a que la mayoría de las flotas de combate no habían llegado al contacto balístico, habitualmente ni al contacto visual.

Martínez Merino sacaba una conclusión clara: “la participación de la Aviación en todos los cometidos de acción sobre el mar, se ha manifestado también como resolutiva”. Inmediatamente recalcaba que no quería decir que la Marina llegaría a ser un auxiliar secundario del poder aéreo, sino que en el mar, como en tierra, “ninguna acción será ya posible sin la intervención aérea y sin el dominio del aire”.

Finalmente, en diciembre de 1946, en el nº 73 de la Revista de Aeronáutica, Martínez Merino publicaba su larguísimo

deducir las directrices generales de las futuras doctrinas de guerra aérea. Recordaba que “el objeto de una doctrina de guerra es establecer reglas generales para el mejor empleo de las fuerzas armadas y deducir la mejor organización de estas fuerzas para conseguir la victoria”.

Después de un vistazo a las Aviaciones Militares de la Primera Guerra Mundial, Martínez Merino pasaba a estudiar la doctrina de Douhet, demostrando que la conocía con detalle. Recalcaba que Douhet no la había formulado con carácter general, sino específicamente para Italia; detallaba las “características probables de las guerras futuras” que Douhet había predicho y los principios de doctrina que había deducido de sus observaciones. Terminaba diciendo que la historia le había dado a Douhet la razón en la mayor parte de sus puntos, aunque no en todos.



y detalladísimo artículo “*Análisis de algunas doctrinas de guerra aérea*” que, había sido publicado primero en la revista

[Martínez Merino sacaba una conclusión clara: “la participación de la Aviación en todos los cometidos de acción sobre el mar se ha manifestado también como resolutiva”. Recalcaba que en el mar, como en tierra, “ninguna acción será ya posible sin la intervención aérea y sin el dominio del aire”]

Ejército antes de acabar la Segunda Guerra Mundial y había sido reproducido en parte en el número de junio de 1946 de la “*Military Review*” estadounidense. Empezaba por definir el objeto de las doctrinas de guerra aérea, luego pasaba revista

a las doctrinas aéreas que consideraba más revolucionarias y discutidas, luego veía sus aplicaciones o sus repercusiones en la última guerra y, finalmente trataba de

A continuación pasaba revista a las ideas del general William Mitchell. Detallaba las ideas directrices de su doctrina, y finalizaba con algunas frases de Mitchell muy significativas como: “La potencia aérea es el factor decisivo en nuestra defensa en el Pacífico. Sin ella, tanto cualquier intento de apoderarse de nuestras posiciones como el de proteger nuestra propia nación contra un enemigo, serán infructuosos”. Como colofón aseguraba que todas las ideas de Mitchell estaban contenidas en las doctrinas de Douhet y de Severski.

Posteriormente pasaba revista a las ideas de Alexander de Severski. Hablaba brevemente de su vida y extraía la base de su doctrina de la obra de Severski “*Intervención del Poder Aéreo en la*



carse al apoyo y cooperación con las fuerzas de superficie. También reiteraba la conveniencia de un mando supremo interejércitos en cada batalla o en cada teatro de operaciones, que podía ser un alto jefe del Ejército, de la Marina o del Aire, en cada caso. Douhet pedía un “Ministerio Único de las Fuerzas Armadas”. Martínez Merino citaba también al mariscal Montgomery, que decía “La victoria aérea es la clave de la victoria terrestre”.

Luego Martínez Merino presentaba las organizaciones de las Fuerzas Aéreas de varios países (Alemania, Inglaterra, Estados Unidos, Rusia, Francia, Italia y Japón). Para finalizar, estudiaba el posible futuro. Consideraba que todas las naciones acabarían por aceptar la importancia de la Aviación, que en todas ellas se crearía un Mando Supremo para coordinar los esfuerzos de Tierra Mar y Aire, y que

la guerra sería total, ya que cada vez habría que contar más con la retaguardia para ganar la guerra. Las misiones principales de la aviación serían las tres ya clásicas: atacar al país enemigo para acabar con su volun-

victoria”, escrito en 1942 (luego de Severski publicaría en 1950 “*El Poder Aéreo, clave de la supervivencia*”); también precisaba algunas diferencias entre las ideas de Douhet y las de Severski.

Entre las frases de Severski, Martínez Merino destacaba: “ahora nos damos cuenta de que si nuestra estrategia en el Pacífico se hubiese fundado en un predominio del poder aéreo, hubiéramos podido responder a la agresión del Japón lanzando inmediatamente sobre sus islas toda nuestra potencia aérea de bombarderos”. “Indudablemente nuestro dominio en el Pacífico debe estar

basado en una estrategia aérea”.

Después Martínez Merino pasaba a analizar las doctrinas y sus aplicaciones en la guerra que aún no había acabado cuando escribió su artículo. Aquí volvía a sus ideas de siempre demostrando la conveniencia desde el punto de vista económico, operativo y doctrinal de tener toda la aviación reunida en un Ejército del Aire, aunque luego éste pudiera dedi-

[Martínez Merino consideraba que todas las naciones acabarían por aceptar la importancia de la Aviación, que en todas ellas se crearía un Mando Supremo para coordinar los esfuerzos de Tierra, Mar y Aire, y que la guerra sería total, ya que cada vez habría que contar más con la retaguardia para ganar la guerra]

dad de lucha, defender el territorio propio y cooperar con las fuerzas de superficie. Sólo se atrevía a establecer un nuevo concepto general: “Cada día más, el cielo será quien dé o quite la victoria”.



Después de la II Guerra Mundial se construyeron aviones como el XB-36, con un alcance de 12.000 kilómetros sin carga, capaz de llegar a cualquier objetivo desde sus bases en los Estados Unidos. El diseño de este avión se utilizaría más tarde para el B-52.

Finalmente, Martínez Merino publicó en 1948 su libro *“Arte Militar Aéreo”*, reeditado en 1950 y fechas posteriores. En este libro recopilaba y desarrollaba las conferencias sobre temas aeronáuticos que había impartido en los cursos de generales de la Escuela Superior del Ejército, y se reafirmaba en sus ideas básicas que exponía con más detalle que en sus artículos: el mando único de las Fuerzas Armadas de la nación, los aciertos (y errores) de los grandes pensadores y la importancia de lograr el dominio del aire desde el primer momento de las hostilidades.

[Martínez Merino publicó el libro *“Arte Militar Aéreo”*. Se reafirmaba en sus ideas básicas: el mando único de las Fuerzas Armadas de la nación, los aciertos (y errores) de los grandes pensadores y la importancia de lograr el dominio del aire desde el primer momento de las hostilidades]

Ya en la introducción, Martínez Merino dice que “la guerra moderna ha de considerarse en su aspecto integral” y que “es indispensable la unidad de mando” (el modelo de Alto Mando unificado que patrocina es el de los EE.UU.). La guerra será total, ya que hasta la retaguardia será un frente de combate; habla de las enormes dimensiones de los futuros teatros de operaciones y de “la futura guerra transatlántica, transcontinental y transártica, que tendrá que ser eminentemente aérea”. Como consecuencia, “en el Arte Militar, todo ello no será sino la coronación de un cambio profundo que se venía incubando desde la aparición del aeroplano”. Para él “la guerra tridimensional” crea “ese nuevo Arte Militar”, que abarca la guerra total, los tres Ejércitos integrados en una sola Fuerza, y una estrategia única abarcando los tres elementos y los tres Ejércitos.

En el capítulo “Doctrinas de Guerra Aérea”, Martínez Merino recuerda los principios fundamentales: *voluntad de vencer, acción de conjunto, libertad de acción y economía de fuerzas*, que considera “eternos” y “universales”. También menciona otros, menos fundamentales o derivados de los anteriores, que son: *sorpresa, rapidez, superioridad de medios, iniciativa, seguridad, secreto, audacia, concentración de esfuerzos, persistencia en la acción, ataque al punto más débil, superioridad de la ofensiva y conservación de la fuerza*.

A continuación estudia las doctrinas de guerra aérea de Douhet, Mitchell y Severski, insistiendo en lo ya expuesto en su artículo *“Análisis de algunas doctrinas de Guerra Aérea”*. De Douhet, puntualiza que éste buscaba soluciones para Italia “y en el marco de los recursos y necesidades de Italia”, por lo que no se debe “tratar de aplicar íntegramente

o trasplantar sus ideas a todos los países del mundo.” Luego presenta la evolución de los escritos de Douhet. Para él, Douhet había acertado plenamente en sus ideas sobre: guerra total, triunfo por el dominio del aire, posibilidad de adquirir este dominio, grandes ofensivas aéreas, destrucción total de ciudades, necesidad de crear el Ejército del Aire, unidad de acción de los tres Ejércitos, defensa aérea por el ataque aéreo y no limitación del empleo de los aviones por convenios internacionales; en cambio no había acertado en sus afirmaciones sobre el concepto estático de la guerra terrestre, resistir en la superficie para

decidir en el aire (si bien esta afirmación la había hecho sólo respecto a Italia) y supresión de la caza en la defensa nacional y en la defensa aérea.

Al estudiar las doctrinas de Mitchell, recordaba su experiencia como aviador y su demostración de que las bombas de aviación adecuadas podían hundir a un acorazado. Resumía las ideas fundamentales de su doctrina en: la Aviación se debía separar del Ejército y de la Marina; había que crear un verdadero poder aéreo en EE.UU. y preparar grandes Unidades de Aviación de bombardeo estratégico de gran radio de acción; no se debía confiar en el poder de la Flota naval, que sería inútil ante una Aviación poderosa; y había que basar la estrategia americana, especialmente en el Pacífico, en una poderosa Aviación.

Finalmente estudiaba las doctrinas de Alexander de Severski, que resumía en:



Los elementos aéreos, en algunos casos auxiliares, se pueden convertir en estratégicos cuando el conflicto se transforma en operaciones de mantenimiento de la paz,



Una característica de las fuerzas aéreas es su visibilidad o presencia tanto en paz como en conflicto.

el Arma Aérea ha modificado profundamente los principios tácticos y estratégicos; sólo una potencia aérea puede llevar a cabo una guerra ofensiva y ganar así la guerra; la Aviación es la única de las tres Fuerzas que puede operar independientemente y además puede apoyar a las otras dos; no es posible ninguna operación importante de superficie sin apoyo aéreo; el poder aéreo debe tener la primacía en la nueva estrategia; sólo un poder aéreo puede vencer a otro poder aéreo; en la guerra aérea la calidad es más importante que la cantidad; la aviación terrestre será siempre superior a la embarcada; la aviación de bombar-

deo necesita cazas que la protejan. Además, Severski decía: “para una victoria definitiva sobre el Japón, necesitamos imponerle un bloqueo de tres dimensiones, valiéndonos del poder aéreo”.

A continuación Martínez Merino analizaba los puntos fuertes y los errores de las tres doctrinas, haciéndolo en conjunto para las tres doctrinas. Consideraba que había, sobre todo, cinco puntos comunes a todas ellas: a) *La guerra*

será total; b) Es posible obtener el dominio del aire; c) El dominio del aire garantizaba el triunfo y la victoria era imposible sin el dominio; d) Era posible llevar a cabo grandes ofensivas aéreas y lograr la destrucción total de ciudades, centros y

moral enemiga y la Aviación podía conseguir la decisión por sus medios (de esto Martínez Merino estaba seguro de que no era cierto, porque la guerra se ganaría por la coordinación de los tres elemen-

[Martínez Merino recordaba que se había confirmado que la sorpresa técnica es definitiva en la guerra aérea mientras dura, que contra un poder aéreo, la única defensa es el ataque con un poder aéreo superior, y, finalmente, que con el dominio del aire se consigue el dominio del mar]

tos, tierra, mar y aire); e) *La Aviación debía formar un Ejército independiente de Tierra y Marina: el Ejército del Aire. Las aviaciones auxiliares, Naval y de Ejército, deben desaparecer.* La unión de toda la Aviación en un solo organismo (Ejército del Aire) con su Ministerio, podía ser discutible en los países ricos, pero era indiscutible en los países pobres, para aprovechar su *universalidad de empleo*.

En cuanto a los otros puntos no comunes a todas las doctrinas, recordaba que se había confirmado que la sorpresa técnica es definitiva en la guerra aérea mientras dura, que contra un poder aéreo, la única defensa es el ataque con un poder aéreo superior, y, finalmente, que con el dominio del aire se consigue el dominio del mar. Luego citaba al mariscal Montgomery, que era un decidido defensor de la obtención de la superioridad aérea antes de intentar ninguna acción terrestre de envergadura y de que el Ejército de Tierra y la Fuerza Aérea debían actuar tan unidos que formasen una sola entidad.

Cuando estudiaba las diferentes organizaciones aéreas, Martínez Merino puntualizaba que, la *Luftwaffe* era una Aviación independiente, con su propio Ministerio del Aire, pero estaba demasiado consagrada al apoyo al Ejército de Tierra y carecía de mentalidad, doctrina y material para ser una aviación estratégica, como se había puesto de manifiesto en la Batalla de Inglaterra. En cambio la R.A.F. sí había aprendido a lo largo de la guerra y modificó su orgánica y su material según vió que era necesario hacerlo. En Estados Unidos la evolución había sido mayor y había creado no sólo una Fuerza Aérea independiente, sino también un Presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor y un Ministerio de Defensa. Después hacía algunas predicciones sobre el futuro, bastante acertadas y prudentes.

Al hablar de *estrategia* recordaba el papel doblemente estratégico de las Fuerzas Aéreas, por atacar la totalidad del país enemigo y defender la totalidad del propio. También recordaba los principios básicos de la estrategia, que seguía siendo los mismos. Hablaba de las diferencias entre *dominio del aire y supremacía aérea*. Recalcaba la importancia del Plan de Información y de la elección de los objetivos del bombardeo estratégico.

Como vemos, durante los años siguientes a la Segunda Guerra Mundial la

doctrina del Ejército del Aire era básicamente douhetiana, aunque se careciera de medios para ponerla en práctica. El material del Ejército del Aire estaba constituido por una especie de “museo volante” de principios del II Guerra Mundial, con aviones cada vez más anticuados y que casi no podían volar por falta de repuestos y gasolina. Básicamente contaba con el Me-109 como avión de caza y el He-111 como bombardero, y ambos remotorizados con motores británicos. Como decían algunos aviadores de la época: “El Ministerio es un fiel reflejo del Ejército del Aire, pues tiene tantas torres como aviones operativos y tantas ventanas como coroneles”.

Desde el año 1953 la Doctrina Aérea del Ejército del Aire español estaba claramente influenciada por la correspondiente doctrina de la USAF, lo cual constituye un contraste con la política general de defensa del Gobierno español y con la capacidad del Ejército del Aire, que sólo podía colaborar en la defensa aérea de la OTAN en Europa, y poseía una mínima capacidad de apoyo táctico, aunque siguiera considerando que lo más esencial de la Doctrina Aérea era la capacidad de destrucción del poder y el potencial aéreo enemigos. Sin embargo, durante la crisis de Suez en 1956 y 1957, no se pudieron emplear los F-86 “Sabre” de la ayuda norteamericana y hubo que recurrir de nuevo a las Me-109, los He-111 y los Ju-52. Posteriormente, la adquisición

de los Mirage III y los F-5, seguidos de los F-4 “Phantom” y los Mirage F.1, ensanchó el horizonte operativo del Ejército del Aire, aunque las ideas estratégicas básicas permanecieron sin cambios.

En la Doctrina Aérea oficial de 1965

que se impartía en la Academia General del Aire, se citaban como características fundamentales del Arma Aérea la *rapidez de reacción*, la *flexibilidad* de empleo, la *capacidad de penetración* en territorio enemigo y la *potencia* de sus ataques en caso necesario.

En la “*Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*”, editada en 1972, el entonces comandante de Aviación Rafael González-Granda Aguadé, decía que la base de la Doctrina Aérea estaba constituida por los siguientes postulados:

1. Las características más acusadas de las fuerzas aéreas son: gran radio de acción, velocidad, movilidad, flexibilidad y capacidad de penetración. Las fuerzas aéreas ejercen una influencia

decisiva en todos los aspectos de las relaciones internacionales.

2. Las fuerzas aéreas son indivisibles; es decir, para que sus características se exploten al máximo, deben ser empleadas en todos los escalones como un instrumento indivisible.

3. Las fuerzas aéreas se deben emplear primordialmente para conseguir y explotar el dominio del aire.

4. En caso de guerra, la neutralización de la capacidad destructora de las fuerzas aéreas enemigas es de vital interés.

5. La existencia de fuerzas aéreas de defensa, organizadas en tiempo de paz, es indispensable para la seguridad nacional.

6. En la guerra, el dominio del aire eleva el concepto de seguridad de todas las fuerzas militares en acción.

7. Las fuerzas aéreas poseen capacidad para conducir operaciones militares contra todos los componentes del potencial enemigo.

8. El esfuerzo aéreo debe repartirse cuidadosamente entre los diversos tipos de operaciones.

9. Las fuerzas aéreas deben emplearse continuamente en la obtención de información.

10. El término *poder aéreo* comprende la total capacidad aérea de una nación y su *potencial aéreo* puede cambiar radicalmente la marcha de una guerra.

Por otra parte, la doctrina española de esta década, expuesta en el libro “ARTE MILITAR AEROESPACIAL” de la Escuela Superior del Aire (marzo de 1977), aplicable a los tres Ejércitos y a las acciones conjuntas, comprendía ocho principios. Cuatro de ellos (Principios básicos) se consideraban fundamentales: *Voluntad de vencer*, *Acción de conjunto*, *Conocimiento del enemigo* y *Sorpresa*; los otros cuatro (principios operativos) eran derivados de aquéllos: *Libertad de acción*, *Aprovechamiento del éxito*, *Medios adecuados* y *Economía de fuerzas*. El texto citado presentaba como esencia o propiedad característica del Poder Aeroespacial, “La capacidad para DESTRUIR cualquier objetivo enemigo, sea cual fuere su ubicación, naturaleza y entidad, y para APOYAR, es decir completar y/o ampliar las acciones y actividades de los demás elementos integrantes del Poder Militar de una nación”.

En el mismo libro se enumeraban como características positivas de las Fuerzas Aéreas las siguientes:

- Flexibilidad
- Movilidad
- Penetración
- Potencia

También se mencionaban las características negativas:

- Elevado costo

[Martínez Merino puntualizaba que, la Luftwaffe era independiente, con su propio Ministerio del Aire, pero estaba demasiado consagrada al apoyo al Ejército de Tierra y carecía de mentalidad, doctrina y material para ser una aviación estratégica, como se había puesto de manifiesto en la Batalla de Inglaterra]

- Vulnerabilidad (sobre todo en tierra)
- Dependencia Meteorológica (aunque cada vez menos)
- Escasez de Medios (debido a su elevado costo)

El texto oficial recordaba que el Control del Aire se realiza “alcanzando y manteniendo el Dominio del Aire o alguno de sus aspectos parciales”, que eran la Superioridad General (también denominada Supremacía Aérea) o la Superioridad Local (también llamada Superioridad a secas). Para conseguir el Dominio del Aire o la Superioridad

Marítimas), ATP-40 (Doctrina y Procedimientos para el Control del Espacio Aéreo en la Zona de Combate) y ATP-42 (Operaciones de Superioridad Aérea), que también se desarrollan en las Normas para el Apoyo Aéreo a las Fuerzas Terrestres (NAAFT) y las Normas y Procedimientos para las Operaciones Armada-Aire (NPOAA).

[Con su integración en un grupo de ataque de la OTAN sobre Kosovo, el Ejército del Aire español había realizado bombardeos estratégicos, alcanzando los objetivos que tradicionalmente se asignarían a una Armada Aérea: obligar a un gobierno a capitular y aceptar un cambio radical en su política]

fuerza sus exigencias de que se modificara la situación en Kosovo. Después de varios ataques similares el gobierno serbio no dudó en modificar su actitud y aceptar las condiciones de paz de la coalición internacional. Finalmente el Ejército del Aire español había realizado bombardeos estratégicos, alcanzando los objetivos



Aérea no había otro medio que la Batalla Aérea “... encaminada a la destrucción de todos los medios enemigos capaces de interferir la acción aérea propia”.

En los años 80 y posteriores, tras la entrada de España en la OTAN, la DOCTRINA AÉREA del Ejército del Aire estaba constituida básicamente por la IG-00-1 sobre Doctrina Aeroespacial, que es un fiel reflejo de las siguientes publicaciones OTAN: ATP-27B (Operaciones Ofensivas de Apoyo Aéreo), ATP-33 (Doctrina Aérea Táctica), ATP-34 (Apoyo Aéreo Táctico de Operaciones

Después de la integración de las Fuerzas Armadas españolas en la estructura de la OTAN, España ha cesado de tener una Doctrina Aérea propia para adoptar la de la Alianza.

EPÍLOGO

En 1999 aviones del Ejército del Aire forman parte de un grupo de ataque de la OTAN dentro de la Operación Allied Force para demostrar al gobierno serbio su voluntad de apoyar por la

que tradicionalmente se asignarían a una Armada Aérea: obligar a un gobierno a capitular y aceptar un cambio radical en su política. Estos ataques obtuvieron una victoria estratégica porque se disponía del *personal* (pilotos, mecánicos, armeros, controladores, etc...) perfectamente *adiestrado*, de un *materia*l adecuado como el F-18 (capaz de actuar como avión de ataque), y a que se hizo buen uso de las *enseñanzas* de los pensadores que durante más de 75 años habían defendido la *correcta Doctrina Aérea* para el Ejército del Aire.