

¿ANTI-DOUHET?

Las piruetas de Henri Bouché

Por LUIS MANZANEQUE FELTRER

Comandante de Aviación

SE va confirmando la predicción que hicimos de que en nuestra época no se podría hablar de los problemas que origina la guerra sin tomar como punto de partida la doctrina de Douhet; podrá aceptarse, discutirse, rechazarse, pero no podrá desconocerse. Conforme se difunde por el mundo, los contradictores aparecen y la polémica que se inició en Italia en 1927, se renueva, revelándose una fuerte corriente intelectual que tiende a un examen ponderado de ella, siendo de esperar que sirva para esclarecer el alcance que deben tener sus consecuencias y el grado de confianza que pueden merecer.

Altas autoridades militares se preguntan si verdaderamente las ideas del célebre tratadista italiano no llevan en sí un dinamismo intelectual y técnico al cual es necesario prestar la más viva atención. Y el general Tulasne, asegura haber recibido de los medios militares más diversos, y especialmente de la oficialidad de Infantería, numerosas cartas entusiastas de la doctrina de Douhet, de la cual y de sus impugnaciones, ha hecho una magistral síntesis en un artículo aparecido en el número del 5 de mayo de este año de *La Revue des deux Mondes*, cuya lectura nos complacemos en recomendar a los que quieran formarse idea de ella rápidamente.

La actividad internacional de estos momentos en que están reunidas las Conferencias sobre el Desarme y las Reparaciones, cuyos acuerdos tienen tan íntima dependencia, señalada por Hoover en su nota, y cuya trascendencia para el alivio de la agudísima crisis económica mundial es tan manifiesta, hace que ahora la fase que predomine en el análisis que de ella hacen sus exegetas, sea la referente a las características cualitativas de empleo de los armamentos y a la representación que deben tener en los programas de la *defensa* de las Naciones.

Si se tratara de constituir en Europa un super-estado,

siguiendo las inspiraciones de Aristides Briand, nada habría que oponer; la seguridad tantas veces invocada por alguna potencia, estaría garantida para todos los pueblos. Pero ante el propósito falaz de una limitación de armamentos, las naciones que no son primeras potencias militares han de recabar libertad para moldear su instrumento de guerra dentro del tope marcado — cuanto más bajo mejor — en forma que garantice su independencia y les permita reaccionar contra los ataques enemigos, poniendo alto el precio de la victoria para los agresores. No se olvide que el propósito íntimo de todas, *absolutamente todas*, las grandes potencias, que son al fin y al cabo las que llevan la iniciativa de las negociaciones, es mantener su hegemonía militar y aun acrecentarla con menos gastos; claramente se percibe este empeño en la decidida y lógica actitud que adoptan en cada clase de armamentos según la categoría, en ellos, de su potencia militar (1).

Donde desgraciadamente no se ve la misma lógica, y quiera Dios que tampoco sea igual la decisión, es en la actitud de los países que no son primeras potencias militares.

¿Incomprensión? ¿Desconocimiento? ¡Quién sabe! Nosotros vamos a intentar esclarecer el tema.

El desacuerdo inicial es inevitable; los intereses son

(1) Respecto a la supresión de la aviación de gran bombardeo, el empeño es común a las naciones, ya sean primeras potencias navales o terrestres. Respecto a los sumergibles, proponen su restricción (35.000 toneladas en la propuesta Hoover) para dar satisfacción a Francia, que no puede compensar su inferioridad naval respecto a Inglaterra sino con el empleo de esa arma. Italia, con un potente ejército capaz de defender los Alpes y con una situación geográfica que hace tan grave el peligro aéreo (su zona más rica es la cuenca del Po), asiente a la propuesta a pesar de ser la patria del creador de la Armada Aérea, *pero dispuesta (si no se llega al acuerdo) a disputar la supremacía aérea en Europa*; asiente también a la restricción de los sumergibles, porque da preferencia a su problema adriático, en el que tiene hegemonía naval, sobre el problema mediterráneo, zanjado por su indestructible acuerdo con Inglaterra, consignado desde la Tríplíce en una de sus cláusulas.

contradictorios. Nuestra opinión es taxativa: frente al deseo de las grandes potencias de que desaparezca en absoluto la aviación de gran bombardeo y de que se restrinja el tonelaje total de sumergibles, los otros pueblos habrían de oponer su deseo de que desaparecieran los acorazados y toda la artillería que no fuera antiaérea.

El sumergible y el avión, por su posibilidad de *acción directa* sobre los centros y medios de transporte enemigos, son las únicas armas que los pueblos débiles pueden esgrimir sin grandes dispendios contra los fuertes, constituyendo una coacción eficaz para mantener dignamente su independencia, único propósito que cabe cuando la potencia económica no permite reunir los efectivos y armamentos necesarios para tener superioridad de fuerzas sobre el contrario. Son armas de represalia que atacan para defenderse; son armas utilizables para destruir hegemónías, pero no para cimentarlas.

Prescindan las grandes potencias de sus formidables masas de agresión para imponer a los pueblos su voluntad contra el derecho, y entonces podrán prescindir éstos de aquellas armas que *sólo como represalia* pueden llevar la destrucción a la población y a la economía del país enemigo.

Un poco larga ha resultado esta exposición de antecedentes, pero era inevitable para comentar el artículo de Henri Bouché, del número de mayo de *L'Aéronautique*.

Sólo intereses de orden internacional pueden justificar que en una revista consagrada al progreso de la Aeronáutica se defienda la tesis francesa, y ahora americana, de la supresión de la aviación de gran bombardeo, remachada con la internacionalización de la aviación civil, que en casos de guerra podría suplirla *si estuviese prevenida para ello*. Lo que no se explica es que frente a este interés tan manifiesto, las otras naciones se presten voluntariamente, sin discusión y sin compensaciones, a servirles de comparsas y dejar inermes sus países ante posibles agresiones que invadieran «de barato» el territorio y paralizaran su tráfico marítimo. La proposición supone un concepto absurdo de la guerra; Mr. Collins, presidente de la Comisión del Ejército de la Cámara, ha hecho la crítica, declarando que no cree que Mr. Hoover tenga conocimiento alguno de lo que será la guerra moderna.

Si el artículo de Henri Bouché hubiese aparecido en un diario y no hiciera ciertas aseveraciones en pugna con la realidad presente en cuanto a la doctrina y en pugna con una realidad inmediata en cuanto a la técnica, acaso no intentáramos esta rectificación; pero en una revista aérea su carácter francamente tendencioso podría contribuir a desvirtuar unas ideas todavía poco conocidas por su novedad y hace inexcusable esta refutación.

En este mismo sentido lo comenta con acierto Paúl Andral en *Les Ailes*, calificándole de «práctico del derecho internacional» y rebatiendo lo que constituye un tema subsidiario de su pacifismo militante: «La incapacidad

notoria de la Aviación para cumplir en la defensa nacional el papel que malos profetas le atribuyen ingenuamente». Lo que nos choca — dice Paúl Andral — en la tesis de Henri Bouché, es su debilidad técnica. «Cuando aborda el aspecto puramente técnico del problema aéreo la adhesión se rehusa. Sus errores son numerosos, principalmente cuando escribe que una aviación ofensiva capaz de luchar por el dominio del aire no jugaría ningún papel en la seguridad de una nación y sería, por el contrario, un elemento decisivo de inseguridad para todos, porque ella permitiría *atentados aéreos*.» Ahora bien: *todas las armas que el hombre ha creado a través de las edades son para él una causa de seguridad, porque permiten oponerse al agresor; pero constituyen también una causa de inseguridad, puesto que sirven para realizar esa misma agresión*.

Efectivamente, las contradicciones del articulista son repetidas e inexplicables. Si la tesis que desea sostener es la conveniencia de concertar un acuerdo que prohíba el empleo de la aviación de gran bombardeo, él mismo destruye su argumentación al negar su posibilidad y la importancia de las consecuencias que tendría su acción. Es incomprendible ocuparse de una cosa cualquiera, en la cual no se cree.

Pretendiendo demostrar la fantasía de Douhet, empieza por concretar, en el lema «Anti-Douhet», una doctrina opuesta, y después de calificarla de «una fantasía del espíritu, que no corresponde a ninguna realidad actual», afirma en seguida que «hay que hacer todo lo posible para impedir que pueda realizarse jamás». ¿No resulta exagerado un empeño tan decidido en hacer imposible una fantasía?

La ligereza de sus asertos la patentiza cuando dice que: «Ningún país del mundo, ni aun Italia, aunque parezca afirmarlo el general Tulasne, hace suyos los principios de Douhet», olvidando que en Italia se han hecho unas maniobras de Armada Aérea; que Balbo ha dicho que hay que considerarlo como un precursor, y que en un discurso pronunciado en la Cámara de Diputados, durante la discusión del presupuesto, ha dicho que «la técnica avanza y hoy nos acercamos a una realidad que hace poquísimos años nos parecía lejana; tan tangible se considera esta realidad, que el nuevo reglamento de vuelos señala indemnizaciones especiales para los que habitualmente vuelen por encima de 10.000 metros de altura o a más de 500 kilómetros de velocidad.»

El artículo póstumo de Douhet, le desconcierta. «Si el gran público lee esa fantasía imaginativa titulada *La Guerra de 19...*, ¿qué impresión puede deducir, sino que la flota gigante alemana, dueña de nuestros destinos, es una realidad del mañana?» Pero, lo repetimos, después de calificarlo de fantasía, dice a continuación: «Nada es más improbable, pero, sobre todo, es preciso hacer todo lo posible para que no pueda suceder jamás.» ¿No es pal-

pable la contradicción de negar su posibilidad y de pedir, sin embargo, que se haga todo lo posible para que nunca se realice?

Establece después unas conclusiones, que copiamos para hacer resaltar su incongruencia:

«1.^a Que en ninguna parte del mundo existe el material supuesto por Douhet.

»2.^a Que a medida que comenzara a existir, todas las naciones, sin reparar en sacrificios, lo construirían también por el espíritu inevitable de emulación, lo cual conduciría al equilibrio y esterilidad final, pero también a la guerra.

»3.^a Que esas armadas aéreas son y serán tan vulnerables, que con la acción de la D. C. A. se destruirían con un ritmo tal, que sería imposible mantener sus efectivos.»

¿No sería una tontería incalificable, para los que creyeran tan vulnerable una Armada Aérea a la acción de la D. C. A., que siguieran en su costoso camino al que tomara la iniciativa de construir la primera fuerza de esa clase?

Para preconizar la D. C. A. (defensa contra aeronaves),

lo primero que hay que suponer es que existe una Armada Aérea en cuya eficiencia se cree, porque contra un *mito* no valdría la pena de tomar medida ninguna. El dominio del aire—cuya posibilidad de conquistarlo él niega—podrá ser o no ser una realidad; pero los bombardeos aéreos sobre el interior del país enemigo lo serán seguramente, y si no lo fueran no valdría la pena de organizar internacionalmente la Aviación «para poner la guerra fuera del cielo», como él pretende.

Con razón dice, cuando afirma: «Yo soy de los que no quieren dejar hacer y dar a la Aviación ocasión de prosperar y probar su potencia», que le han reprochado que trabaja por el sacrificio de la Aviación.

Por nuestra parte, para terminar estos comentarios a las alegres piruetas de M. Bouché, insistiremos en señalar que se trata de una maniobra de orden político, cuya transcendencia se acusa al realizarla en una revista de propaganda aeronáutica, siendo tan contraria a los fines de ella, y no de una impugnación doctrinal, cuya síntesis donde mejor la pueden conocer nuestros lectores es en el citado artículo del general Tulasne.

Algunas consideraciones sobre el archipiélago Balear

Por PEDRO GARCIA ORCASITAS

Capitán de Aviación

1.º Su importancia

LA importancia militar de estas islas deriva esencialmente de su situación.

Para el estudio de la importancia política del Mediterráneo, se acostumbra a considerar en él tres regiones: oriental, central y occidental.

La primera, desde las costas asiáticas al Sur de Italia y Sicilia. Tienen intereses en ella: Inglaterra, por el canal de Suez, que vigila con su influencia sobre Egipto (que tiene las dos orillas de este canal) y la isla de Chipre; Francia, con su «mandato» sobre Siria, conferido por la Sociedad de Naciones; Italia, con sus islas del Dodecaneso y su amistad con Turquía.

El Mediterráneo central, que se considera desde Sicilia a Córcega y Cerdeña. Aunque es de Italia, con sus posesiones del Norte de Africa, la mayor representación en este mar, que es, además, salida del Adriático, también otros países tienen en él sus intereses. Italia, aun con Yugoslavia en la otra orilla del Adriático, tiene también en dicha orilla Norte, parte de la costa dálmata e influencia decisiva en Albania, pequeño país independiente, además de la isla de Saseno en el canal de Otranto, desembo-

cadura del Adriático, que cierra así desde sus dos orillas (siendo Saseno base naval italiana). Francia tiene en esta región, además de Córcega y Túnez, su amistad con Yugoslavia; Inglaterra, la isla de Malta, al Sur de Sicilia, en el camino de Italia a Tripolitania.

Rusia, Bulgaria y Rumania, que sólo tienen salida a este mar por el Mar Negro y los Dardanelos, y Austria y Hungría, sin comunicaciones marítimas, no son ajenas a la política del Mediterráneo.

La región occidental, que es la que interesa a nuestro estudio, se considera limitada por las tierras y nacionalidades siguientes: España, con su costa Sur desde Algeciras (salvo Gibraltar inglés) y todo el litoral de Levante, además de la zona Norte de Marruecos (salvo Tánger internacional). Francia, con su costa Sur desde Cerbère a Ventimiglia y todo el litoral de sus posesiones del Norte de Africa (Argelia y Túnez, que son salida al Mediterráneo del inmenso imperio colonial francés en Africa, Marruecos, Africa occidental y Africa ecuatorial francesa) y con la isla de Córcega al Sur de la frontera francoitaliana. Italia, con el Golfo de Génova y la isla de Cerdeña, al Sur de la de Córcega e interpuesta en el camino del Sur de Francia y Córcega a Túnez; y por último, Inglaterra, con Gibraltar.