

Comentarios

Por A. GÓMEZ SPENCER

Comandante de Aviación

Los exaltados que esperan de la Aviación una acción resolutiva en la próxima guerra...

El Ejército *decide* por la ocupación. La Marina, porque interrumpiendo o dificultando el tráfico marítimo, o en operaciones combinadas, coopera eficazmente a la acción del Ejército. La Aviación, por la falta de continuidad y persistencia de su acción, incapaz de ocupar y con dudosas posibilidades para interrumpir — cuando lo haya — el tráfico aéreo, carece de aptitudes para decidir. Aunque aparezca reducido a sus directrices, este silogismo, con superestructuras distintas, es el esgrimido invariablemente en defensa de las ideas *tradicionales* contra los supuestos extremismos de los apóstoles de la Aviación.

El sofisma, de una transparencia cristalina, consiste en operar a base de una premisa totalmente falsa, pues la ocupación *per se* carece del valor que se le atribuye para la decisión. El caso de Alemania, perdiendo una guerra sin que el enemigo rozase siquiera sus fronteras, y el de Francia, ganándola con una parte importante de su territorio — la más rica — ocupada, es uno de tantos ejemplos que no deja lugar a dudas.

En las guerras coloniales ocurre paradójicamente, que la ocupación parcial suele surtir efectos contrarios, aumentando la capacidad de resistencia. Esto se explica perfectamente, pues la proximidad del peligro estimula el contrabando de armas y obliga al enemigo a organizarse. Una parte del dinero procedente del país invasor gastado en la zona ocupada ya se filtra a través de las líneas, y algún golpe de mano afortunado hace caer en poder del enemigo ametralladoras, artillería, municiones, etc. Pero un buen día, cuando los medios materiales y la organización indígena está en su apogeo, la voluntad individual hace crisis y el tinglado de la defensa se hunde rápidamente.

Lo que suele decidir las guerras no es la ocupación, ni siquiera el desgaste material, pues mucho antes sobreviene la decisión por el convencimiento de la inutilidad del esfuerzo y de los sacrificios que la guerra impone. Perdida la esperanza de ganarla, la paz, aunque sea *a toda costa*, permite salvar vidas y dinero. Planteado el problema en estos sus verdaderos términos, parece que nada como el bombardeo aéreo sistemático y la impresión de impotencia contra la acción ofensiva a retaguardia provocarán en la masa civil de un pueblo el descorazonamiento que produce lo inevitable.

El concepto Douhetario del dominio del aire es una utopía...

«Dominar el aire — ha escrito Douhet — significa encontrarse en aquellas condiciones de hecho, que permitan llevar a cabo acciones aéreas de guerra contra un adver-

sario incapaz de desarrollarlas de intensidad apreciable.» No se trata, por tanto, del dominio permanente del aire, sin limitación en tiempo ni en espacio. Análogamente a lo que ocurre con el mar, se trata de algo eventual y localizado, limitado a aquellas zonas en que interesa y cuando interesa. El equívoco consiste, por tanto, en atribuir al propósito una mayor amplitud de la preconizada por Douhet, para inmediatamente demostrar su imposibilidad.

La explotación de ambos dominios exige actuar contra las comunicaciones del adversario, marítimas en el caso de dominio del mar y de toda índole en el del aire. El del mar, aunque más amplio en el tiempo y en el espacio, no obstante las restricciones impuestas por la aparición del factor submarino, sólo permite actuar contra las costas enemigas, donde se encuentra residenciada *una parte* de sus recursos, mientras el del aire hace asequible a su ofensiva *una zona* muy extensa del territorio adversario, que aumenta con las mejoras incesantes de características en los aviones. El dominio del mar basta para decidir la guerra contra una potencia insular y permite emprender operaciones combinadas que distraigan la atención y fuerzas del teatro principal terrestre. Si la zona de operaciones está alejada de la metrópoli, el dominio del mar decide tan rápidamente, que las campañas de esta índole sólo tienen lugar cuando el optimismo de uno de los beligerantes — éste fué nuestro caso en Cuba — le hace suponerse en posesión de una potencia marítima que después la realidad no confirma.

En el primer caso — contra potencias insulares —, la capacidad de decisión de la Aviación, sufre una merma de importancia — y hasta su anulación — en función del alejamiento entre los beligerantes; en los dos restantes, la potencia aérea sólo puede asegurar el dominio del aire si se tiene también el del mar.

Aparecen, por tanto, en cada Arma aptitudes específicas para las distintas modalidades de una guerra. La eficacia atribuible al dominio del aire — por contrastar aún — tiene ante sí las anchas perspectivas que le abre el progreso técnico; el del mar, con doctrina de empleo completa y experimentada, no permite hacerse tantas ilusiones sobre las mejoras de características de su material.

Admitido que ningún país podrá sostener en tiempo de paz una fuerza aérea que asegure desde el principio de la guerra el dominio del aire e impida el desarrollo de la potencia aérea enemiga, se establece entre el arma aérea y la marítima una diferencia esencial, consecuencia de las distintas posibilidades de desdoblamiento en el curso de la campaña.

Si abundando en las ideas tradicionales se residencia la mayor parte de la potencia marítima en los buques de línea, está sobradamente admitido que la construcción de cualquier unidad rebasa la probable duración de un conflicto. Tal vez el tipo del avión que preconiza Douhet

no permita su construcción en plazo tan breve como optimistamente se estima hoy, pero en cualquier caso, la fabricación en serie permitirá un considerable aumento de efectivos durante la guerra. El carácter de fuerzas permanentes consustancial con la Marina no lo es tanto para la potencia aérea en un país con algunas posibilidades industriales.

Las repercusiones que en la política europea puede atribuírse a la aparición del factor aéreo como sector esencial de las posibilidades militares de las primeras potencias ha sido magistralmente expuesta en la siguiente síntesis.

Inglaterra actúa en la política del Continente como poder regulador. Ante la aparición periódica—cada siglo aproximadamente—de algún jefe de Estado ambicioso que pretendía alterar o alteraba el equilibrio político (1), Inglaterra intervenía por medio del bloqueo marítimo, suscitándole complicaciones diplomáticas y prestando ayuda económica y política a sus adversarios. Dos veces —contra Napoleón y Guillermo II— las medidas anteriores no han bastado y ha sido preciso crear un ejército para emplearse a fondo en el Continente. Las consecuencias inmediatas del sistema eran que el perturbador, obligado a destinar la totalidad de sus medios a la guerra terrestre, no podía organizar una fuerza naval que pusiese en peligro el dominio del mar por parte de Inglaterra.

Pero la aparición de la Aviación hace posible el que los medios militares puestos en juego para conseguir la hegemonía continental puedan intervenir en el ataque a Inglaterra, cuyo «espléndido aislamiento» es hoy un mito. Esta y otras causas, como las posibilidades del submarino para la defensa activa, que restringen el dominio del mar, la aparición de los Estados Unidos en el cuadro de las grandes potencias, la orientación nacionalista de la U. R. S. S., ambas por su extensión y variedad en la producción de primeras materias inmunes contra el bloqueo, han decidido a Inglaterra por su política actual de limitación de armamentos—muy especialmente los aviatorios—, confiando para lo sucesivo a su calidad y a la habilidad diplomática la conservación de su hegemonía.

**Las fuerzas aéreas, estarán
constituídas por la Armada
Aérea, la...**

La cosa tiene ya mal arreglo, pues la denominación de Armada Aérea es la que aparece en el Decreto de reorganización de la Aeronáutica Nacional, fecha 5 de abril. Sin embargo, parece de lo menos apropiado.

Se trata de una traducción macarrónica del italiano, donde «Armata» o «Esercito» significan indistintamente «Ejército». «Armata Aerea» debe traducirse por Ejército Aéreo, nombre bastante más adecuado a nuestro propósito.

Pero, además, la denominación de Armada Aérea, que si acaso debía aplicarse al conjunto de las Fuerzas Aéreas, se ha reservado para una parte de éstas que, aunque la más importante, no es el todo. Se trata de un criterio «inflacionista», que aplicado a la nomenclatura marcial llevó a cierta potencia vecina a inventariar arbitrariamente los efectivos de su caballería, y que muy bien podría, en ana-

logía, conducirnos a hablar de escuadrillas de 108 cilindros. Francia a su Aviación de gran bombardeo le llama de «Defensa Aérea» y al conjunto de sus fuerzas aéreas «Ejército del Aire». Inglaterra no ha cambiado desde la guerra la nomenclatura de su Aviación ofensiva, que sigue llamándose de bombardeo. En esto de denominaciones nos parece poca toda moderación.

La nacionalización de prototipos es una exigencia imperiosa del amor propio nacional...

Efectivamente, el amor propio nacional tiene muchas exigencias, tantas que precisa hacer una ordenación por su importancia y tratar de satisfacerlas todas, pero empezando por donde se debe. En este punto empiezan mis divergencias con lo expuesto por D. Julio Rentería en su trabajo «Comentarios a un artículo», publicado en la REVISTA DE AERONAUTICA, y en el que impugna el mío «Industrias Aeronáuticas: Sobre la conveniencia de una concentración».

No siendo en ningún caso remunerador para los países productores el dinero invertido en prototipos, se justifica su necesidad, apoyándose en razones de tipo sentimental —repito lo dicho entonces— muy dignas de ser tenidas en cuenta. Inglaterra, el país de mayores exportaciones de material de Aviación, ha efectuado en 1931 ventas al extranjero —colonias y dominios inclusive— de unos 100.000.000 de pesetas.

Esta cantidad, de la que sólo una parte bastante reducida puede considerarse como beneficios conseguidos en la exportación, no compensa indudablemente sus inversiones anuales en tipos nuevos.

Francia, con un presupuesto de Aeronáutica de 1.933.000.000 de francos, invierte en prototipos 125.000.000 de francos y gasta en material de serie 392.000.000, o sea, que podría hacer 86.000.000 de economías, fabricando con licencias material no francés y pagando por licencias el 10 por 100. Pero nuestro caso es muy distinto, pues si las necesidades en su aspecto cuantitativo —número de aviones— son bastante menores que las francesas, en el cualitativo —número de tipos necesarios— y, por tanto, el coste de la política que había de producirlos, no hay motivo para suponer fuese inferior a los 125 millones a que nos hemos referido. No se trata, por tanto, de carestía ni baratura, y sí de imposibilidad, ya que ni esta cantidad ni otra varias veces menor entra en las posibilidades presentes ni probables en un futuro próximo.

El amor propio nacional tiene en su aspecto aviatorio exigencias más urgentes, referentes a modernización del material de las Fuerzas Aéreas, completar su armamento, iniciar la organización de una fuerza de multiplazas de bombardeo, dotar a las unidades de material rodado que las autonomicen, etc. El emprender una política de prototipos es una aventura cara, de resultados dudosos, y un motivo de dispersión de nuestros escasos medios materiales. La nacionalización del material de guerra no parece indicado empezarla por el de vuelo mientras nuestro Ejército esté dotado del fusil Maüser, la ametralladora Hotchkiss y el cañón Schneider.

(1) Se refiere a Felipe II, Luis XIV, Napoleón y Guillermo II.