

# EL PODER AÉREO

POR

Francisco Fernández G. Longoria

CORONEL DE AVIACIÓN

*El Coronel F. G. Longoria fué en nuestra primera etapa el fundador, Director y alma de REVISTA DE AERONÁUTICA.*

*Militar y aviador de sólida cultura, sus trabajos suelen tener lo contundente de lo definitivo e irrefutable. No se ha ocultado a su fina percepción que la historia de la guerra actual, tal como llega al lector militar o civil, no refleja con la justa fidelidad toda la importancia fundamental y decisiva que el Poder aéreo ha demostrado tener en el desarrollo de estas admirables campañas. A esclarecer debidamente esta cuestión, tan interesante para nosotros, tiende el siguiente artículo, que, con íntima complacencia nuestra, nos brinda la ocasión de volver a estampar en nuestras columnas la firma de su autor.*

## I

Es evidente que nos encontramos en momentos de honda transformación de la guerra y de evolución completa del Arte Militar. La serie asombrosa de acontecimientos militares ocurridos en estos dos últimos años; el ritmo general de las operaciones; la grandiosidad de sus episodios; la extrema audacia de los planes que vemos realizarse, son la demostración de que el cambio no se circunscribe a la parte formal y externa de la lucha, a los modos de combatir, sino que llega a la íntima esencia de la guerra, a su carácter.

Vamos a intentar algunas consideraciones sobre la influencia del poder aéreo en ese cambio, estudiando a grandes rasgos su participación en la marcha general de la guerra y la parte que le corresponde en los resultados y decisiones que se han producido hasta el presente. Desde este punto de vista será forzoso referirnos a la guerra terrestre y a la guerra marítima. Pero quede bien sentado que nuestras conclusiones en este caso se limitarán exclusivamente al papel que la Aviación desempeña en la lucha contra el Ejército y la Marina, y no excluirán, por tanto, en modo alguno las deducciones específicas terrestres o navales, que no nos corresponde hacer a nosotros, sino a plumas más capacitadas que la nuestra.

No hemos dejado de sentir vacilaciones ante las dificultades que en estos momentos presenta un estudio de esta índole: de una parte, porque la guerra no ha terminado aún, y eso dará cierto carácter de interinidad a las conclusiones que se establezcan; de otra, por el desconocimiento de muchas circunstancias y datos indispensables para penetrar en la íntima razón de los hechos. Si a pesar de ello no se ha detenido nuestro propósito, es porque creemos que la provisionalidad, la incertidumbre, son características inherentes e inseparables de esta clase de estudios. No puede olvidarse que en definitiva nada hay concreto ni absoluto en las reglas militares.

### UNA NUEVA ESTRATEGIA

Es indudable que el hecho más trascendente ocurrido en el orden militar desde que fueron inventadas las armas de fuego es la aparición del Arma Aérea. No

se trata ya de un perfeccionamiento de los armamentos, ni de una modificación de los dispositivos de combate, ni de un avance o progreso en las doctrinas y procedimientos empleados. Se trata de un nuevo modo de hacer la guerra. Mejor dicho, de una guerra nueva, que tiene lugar en un campo distinto a los que el hombre, desde los tiempos más remotos, utilizaba para guerrear. Un hecho de tal naturaleza y de tanta importancia forzosamente había de causar una gran transformación, una revolución de fondo en la suma ciencia militar, que es la estrategia.

Se ha dicho que la estrategia es tanto más complicada cuanto más complejos son los medios de combate. ¿Qué complicaciones no impondrá en ella este nuevo medio, que a más de abrir los amplísimos horizontes de la guerra aérea, interviene en la guerra terrestre y en la guerra naval y altera y modifica principios de estas formas de lucha que se creían inmutables?

El primer fenómeno a que ha dado lugar es una extensión inmensa de las posibilidades de la acción armada. El teatro de la nueva guerra no tiene límites geográficos. La diferencia fundamental entre la nueva Arma del espacio y las antiguas de tierra y mar reside precisamente, no en actuar en el aire ni en su gran velocidad de desplazamiento, sino en esa ausencia de límites físicos en su campo de acción. Esto no ha sido aún bien comprendido por muchos.

A consecuencia de esta circunstancia, una inmensa cantidad de elementos de resistencia del enemigo, antes a cubierto de cualquier peligro, pueden ser objetivos inmediatos y directos de la acción aérea. Multitud de operaciones que sólo en casos excepcionales podían ser intentadas, como las dirigidas contra la retaguardia o líneas de abastecimiento de los Ejércitos, o contra las fuerzas marítimas en sus bases, hoy pueden ser acometidas en cualquier momento. Operaciones que dentro de la estrategia tradicional serían temerarias o totalmente irrealizables, son ahora, gracias al poder aéreo, perfectamente factibles. Pues, en efecto, sin la existencia del poder aéreo no podría siquiera concebirse ni Noruega, ni la reconquista de Libia, ni Creta;

no habría pasado nada en Tarento, ni tampoco habría ocurrido el hundimiento del "Bismarck".

Esta ampliación del campo de las operaciones es, sin duda, la variación más significativa y profunda que se observa en la guerra.

Por otra parte, el poder aéreo ha dado al conjunto de la acción armada una unidad que antes no tenía. La guerra, hasta ahora, presentaba dos aspectos: el terrestre y el naval, que, aun persiguiendo el mismo fin, se desarrollaban casi con independencia uno de otro. La concurrencia de los dos en el mismo instante, esto es, la operación combinada, era lo excepcional. Y más rara aún la acción aislada de una de estas fuerzas contra la otra. Mas hoy el poder aéreo interviene constantemente en toda acción terrestre o marítima y ataca de continuo por sí solo a la Marina y al Ejército, estableciéndose así una interdependencia muy marcada entre las tres formas de guerra.

Pero esta interdependencia no es equivalente. El Ejército y la Marina tienen sus zonas exclusivas de actuación y la faja común a ambas zonas es sumamente limitada. Por el contrario, la esfera de acción del Arma Aérea abarca en su totalidad a dichas dos superficies y aún tiene su propia zona exclusiva, que es todo el cielo y la superficie enemiga momentánea o permanentemente fuera del alcance del Ejército o la Marina. La acción aérea interfiere, pues, toda acción terrestre o naval, mientras que la recíproca sólo se efectúa en el momento y en el punto en que las fuerzas aéreas sobrevuelan a las fuerzas terrestres o marítimas o atacan un objetivo común a éstas. Pues otra diferencia en este aspecto es que la iniciativa de un ataque mutuo, salvo casos absolutamente excepcionales, corresponde siempre a la Aviación, la cual actúa ofensivamente contra las fuerzas de superficie, mientras que éstas no pueden ir al ataque de la Aviación, sino que se han de limitar a defenderse cuando son atacadas por ella.

Consecuencia de esta nueva situación es que de ahora en adelante uno de los cometidos principales, y no ciertamente el más sencillo, del Jefe supremo, será armonizar esos tres factores para hacerlos concurrir a las acciones decisivas y para que en todo momento sus efectos se sumen y concuerden al fin único de la guerra: la destrucción de la capacidad de resistencia enemiga.

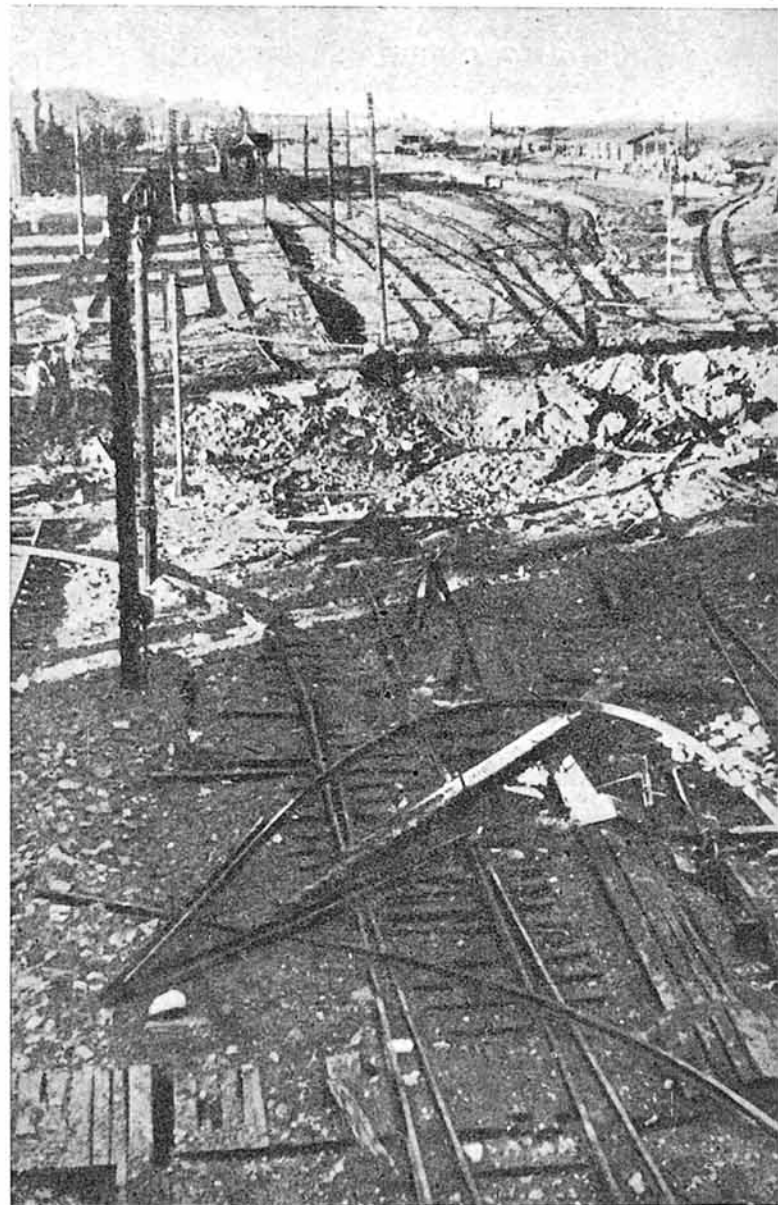
El problema fundamental de la alta estrategia será determinar cuáles habrán de ser las relaciones mutuas entre la Aviación, el Ejército y la Marina en un plan de guerra.

El empleo acertado o desacertado de la Aviación será una causa de fortaleza o debilidad que repercutirá decisivamente en el resultado de la lucha. Este hecho lo estamos presenciando ya. La estrategia aérea deberá, por consiguiente, figurar en la base de la alta estrategia de la guerra.

Estamos asistiendo al nacimiento y los primeros pasos de una estrategia nueva, de tres dimensiones, de una sutilidad y hondura desconocidas. La acción aérea ofrece en ella una gama de combinaciones inagotable y una variedad asombrosa de posibilidades. La guerra actual ofrece en este aspecto ejemplos interesantísimos con las intervenciones de la Luftwaffe en Polonia, Francia, Libia, los Balcanes y Rusia, modelos de ope-

raciones combinadas Aire-Tierra; la campaña de Noruega, en la que la Aviación, el Ejército y la Marina operaron conjuntamente, y que es, hasta ahora, el caso más típico de acción total de una máquina militar moderna; la conquista de Creta, revelación de un aspecto inédito de la Aviación; los ataques aéreos contra el tráfico y el potencial industrial de la Gran Bretaña y la gran batalla en el espacio aéreo inglés, operaciones típicamente aéreas; la acción de la Aviación alemana contra Malta y el Mediterráneo central para el paso de tropas a Libia, ejemplo de apoyo indirecto a la Marina, y la campaña de la R. A. F. contra la Francia ocupada y territorio alemán, en ayuda indirecta de Rusia, primer intento de cooperación Aire-Tierra en teatros distintos.

Muchas de estas acciones son de un carácter totalmente nuevo en la historia de la guerra, y todas ellas



Una estación de las afueras de San Petersburgo, después de un ataque con Stukas.

de una importancia enormemente superior a cuanto se había realizado hasta ahora. El que nuestro ánimo estuviera preparado para el estudio para este nuevo aspecto de la guerra es causa de que no se conceda por muchos a este hecho la gran significación que realmente tiene. Pero más adelante, con mayor perspectiva, es indudable que así como la primera guerra mundial de 1914-18 se distinguirá en la Historia como el momento de aparición de la lucha en el aire, la segunda guerra mundial, que hoy presenciamos, marcará el principio de una nueva era de la guerra y señalará el punto inicial de una nueva estrategia.

Creemos que en el mismo grado en que los beligerantes han comprendido el alcance de esa nueva estrategia y han sabido o han podido utilizarla en su provecho, tanto al preparar la guerra como al conducir las operaciones, es el grado en que han obtenido la victoria.

Para comprobarlo veamos lo ocurrido en tierra, mar y aire durante estos dos años.

### LA GUERRA TERRESTRE

Al terminar la primera guerra mundial, en 1918, la opinión de los técnicos militares se dividió en dos grupos. El primero, probablemente el más numeroso, fué el de los que creyeron que el gran Arte Militar había muerto a manos del progreso de los armamentos y de la fabulosa multiplicación de los efectivos. Para ellos el tiempo de la guerra de movimiento había pasado. En adelante la guerra entre grandes potencias llegaría fatalmente a estabilizarse, y la decisión no la producirían propiamente las armas, sino la descomposición de la retaguardia. La derrota sería consecuencia del hambre, el agotamiento de la producción bélica y la desmorali-

zación de uno de los beligerantes. El segundo grupo negó que el Arte Militar se encontrara en su ocaso. Tan sólo había sufrido una crisis, por consecuencia de la desproporción de potencia entre la ofensiva y la defensiva. Tan pronto como se dispusiera del instrumento adecuado para superar las ventajas que las armas automáticas y la fortificación habían dado a la defensiva—anunció, entre otros, el Mariscal Foch—, volverían a ser posibles las grandes combinaciones estratégicas y otra vez serían los triunfos militares los que crearían la victoria.

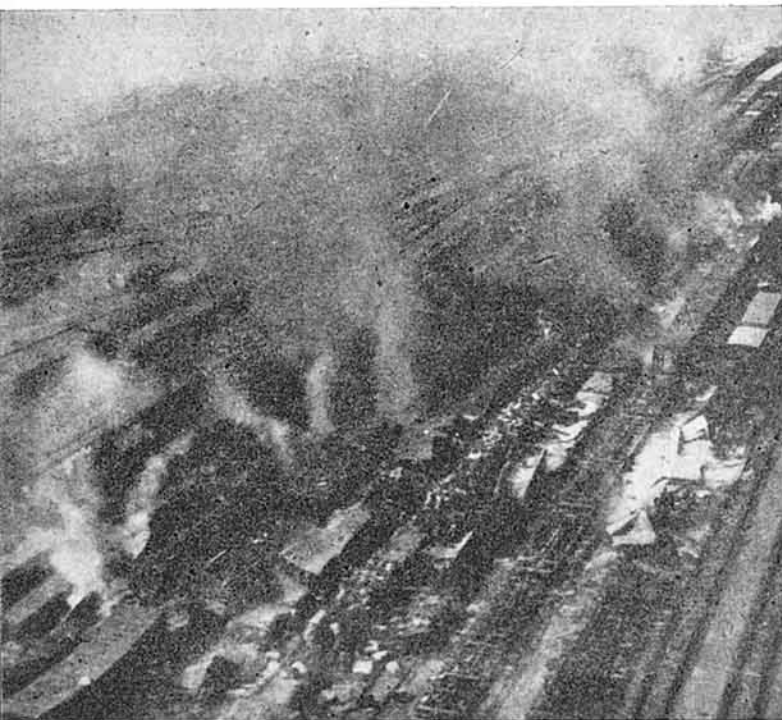
Nuestra guerra de liberación decidió la cuestión en favor de este último grupo. Toda ella es un ejemplo de la más pura perfección estratégica. Sus diversos episodios son partes admirables que se armonizan en un plan de conjunto que reúne a la vez belleza y sencillez, seguridad y audacia, como corresponde a una obra maestra. La decisión fué impuesta por las armas mediante la ocupación territorial. El instrumento que permitió superar las ventajas atribuidas a la defensiva fué el espíritu incomparable de nuestras tropas, la superioridad de sus cuadros de Mando y el haber conquistado y mantenido nuestra Aviación durante toda la guerra el dominio del aire. En manos este instrumento de un Caudillo auténtico, la guerra volvió a ser un arte, y la victoria, fruto no del efecto agotador del tiempo, sino de la superioridad genial en la concepción y conducción de las operaciones. Nuestra guerra señaló el renacimiento del gran Arte Militar clásico.

La segunda guerra mundial, cuyo desarrollo presenciamos desde hace ya dos años, marca el punto cumbre y el máximo florecimiento del Arte Militar conocido hasta ahora.

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 contrastan sorprendentemente con el agotador forcejeo sin fruto de los cuatro años de lucha de trincheras, a los que se dió el nombre, ya inadecuado, de Gran Guerra.

Hoy la guerra ha tomado un aire más vivo y enérgico, un estilo distinto, mucho más eficaz y decisivo que antes. Parece como si el objetivo supremo de la guerra, la destrucción del Ejército enemigo, estuviera más al alcance de la mano que nunca y la ocupación de territorios fuera más fácil de llevarse a cabo. La guerra terrestre se está mostrando incuestionablemente decisiva y ha conducido a resultados rotundos. Pese a la grotesca farsa democrática de los Gobiernos trashumantes, las siete campañas llegadas a completo término: Polonia, Noruega, Francia, los Balcanes, Irak, Siria, el Irán, han acabado por completo con la resistencia de doce países, los cuales han depuesto las armas y han sido ocupados. Estos países han sido vencidos definitivamente, pues la ocupación total y la clase de armamentos hoy necesarios para hacer la guerra hacen imposible ninguna reacción del tipo de las presenciadas en los tiempos napoleónicos, en los que una derrota era seguida por otra guerra empeñada por los mismos Ejércitos derrotados.

La esperanzada creencia en una nueva guerra de frentes estabilizados; es decir, la negación del Arte Militar, y el propósito de producirla mediante gigantes-



Trenes con material de guerra almacenados en Witebsk, después de un ataque aéreo.

cos sistemas de fortificación preparados concienzudamente durante años, con idea de aprovechar al límite las ventajas de la defensiva a base de acumulación fabulosa de obstáculos y grandes concentraciones de fuegos, cayeron por tierra estrepitosamente en un instante, tan pronto se puso en marcha la máquina guerrera alemana, en la que el instrumento que Foch echara de menos para volver a la guerra de movimiento estaba constituido por la combinación Aviación-Unidades acorazadas.

La serie increíble de éxitos alcanzados sin conocer una sola derrota prueban hasta qué punto fueron exactas las previsiones del Mando alemán y acertada su fe en ese instrumento ofensivo.

Aun sin olvidar la gran parte que corresponde en dichos éxitos a la tropa y los Mandos, a las diversas Armas y a los Servicios, ni el mérito especial de los Zapadores y fuerzas de choque, es indudable que lo que esencialmente distingue a las grandes batallas actuales de las pasadas y lo verdaderamente decisivo de las campañas de Polonia y Noruega, de Francia y los Balcanes, de Africa o de Rusia, 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 debe especialmente a la acción combinada de la Aviación y las divisiones blindadas y motorizadas.

En un interesantísimo estudio del Teniente coronel Soldan sobre la ruptura del frente del Mosa, "operación cuyo interés sobrepasa al mero hecho histórico", dicho autor escribe: "Por primera vez fueron empleadas en gran escala estratégica únicamente fuerzas motorizadas. La historia militar abre un nuevo capítulo con las grandes luchas de estas unidades nuevas. El motor imprimió también a la guerra un sello peculiar. De su papel pacífico fué pasando al guerrero. Tal como en el siglo pasado el ferrocarril trazó nuevos caminos a la conducción estratégica, hoy es el motor el que cambia su faz. Se planteó el problema de quién ha sabido mejor aprovecharse de él, quién ha comprendido todas las posibilidades que ofrecía y quién tuvo el valor de aplicarlas en mayor escala." Y más adelante añade: "En todas estas consideraciones—sobre la preparación de las operaciones—había que contar también con que el motor no solamente había cambiado las condiciones del combate en tierra. Aunque hubiera habido todavía alguna duda sobre la extensión de estos cambios en la lucha terrestre, las experiencias del primer semestre de la actual contienda no permitían duda alguna sobre la imponente importancia del Arma Aérea. En la modificación de la conducción de la guerra, el avión ha sido el arma que más la ha influido. Hasta se puede dar un paso más y decir que la Aviación, aparte de su sobresaliente importancia como nueva arma en general, ha devuelto a la tropa terrestre su entera eficacia; ante todo a las Unidades motorizadas: motor está unido a motor. La velocidad de los movimientos terrestres es acompañada por la rapidez del fuerte apoyo que le presta la aviación de bombardeo, que en el momento destruye todo lo que puede detener el movimiento. La cooperación de las Unidades motorizadas y de la Aviación que se lanzaron contra el Mosa constituyó la base de la cual dependería el éxito alemán. Tal



Dstrucción de aprovisionamientos rusos de combustible en las cercanías de Kiev, por la Aviación del Eje.

como todos los otros, fué estudiado profundamente este problema."

"Mas tenemos que repetir — insiste aún el mismo autor—que la potencia ofensiva que tienen las Unidades motorizadas—únicamente alcanza su máximo con la posibilidad de una estrecha colaboración con la Aviación."

Es sabido que a más de esta cooperación con las Unidades blindadas, la intervención de la Aviación en la guerra terrestre tiene otra infinidad de aspectos, también de suma importancia, tanto informativos como de acción ofensiva contra todo el dispositivo del Ejército enemigo y de ayuda a las fuerzas propias, y que aún tiene la misión fundamental, cuya importancia nunca se encarecerá bastante, de proteger todo el dispositivo propio contra la Aviación enemiga.

Puede decirse que toda 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. La marcha de la guerra viene demostrando día por día en qué grado es indispensable esta colaboración y de qué modo la Aviación coadyuva con las tropas de tierra en toda clase de situaciones.

Las Fuerzas del Aire han abierto camino a los carros de combate y tropas de asalto; les han guiado, apoyado, protegido contra reacciones del contrario; han impedido la concentración de refuerzos y desorganizado y bafido al enemigo que se retiraba, convirtiendo las retiradas en derrotas desordenadas; han destruí-



Los trenes cargados de municiones constituyen un blanco excelente y lucrativo para las bombas aéreas.

do y conquistado fortificaciones; han aniquilado centros y núcleos de resistencia; han sembrado la confusión y la desmoralización en la retaguardia, tanto entre la población civil como entre las tropas; han destruido y cortado el enlace entre los Mandos y sus Unidades; han transportado refuerzos para las tropas propias y aprovisionamientos cuando han resultado necesarios; han tomado parte interesantísima y directa en las grandes batallas de cerco, apoyando y protegiendo a las fuerzas que realizaban el envolvimiento, impidiendo que a su vez éstas fueran envueltas por los refuerzos enemigos o vieran cortadas sus comunicaciones, y han desempeñado un papel de primera importancia en las batallas de aniquilamiento, introduciendo el desorden y la confusión en las tropas cercadas, destruyendo su moral, dispersando y destrozando sus efectivos.

El Alto Mando victorioso ha reconocido del modo más claro, manifiesto y rotundo la parte que a la acción aérea corresponde en las victorias sobre los Ejércitos de tierra enemigos.

“El Arma Aérea se mostró como factor decisivo en el éxito de las operaciones—dice textualmente el Alto Mando alemán en su comunicado resumen de la campaña de Noruega, publicado el 13 de junio de 1940—. Como siempre, la Aviación tomó parte activísima en la lucha terrestre, tanto entre Oslo y Bergen como entre Oslo y Dronheim. Antes de quedar restablecida la comunicación terrestre entre Oslo y Dronheim logró transportar miles de hombres de refuerzo a Dronheim. El que la heroica resistencia del pequeño grupo de Narvik se consolidase en una victoria total, así como los grandes triunfos en el teatro de guerra occidental, se debe a la Aviación.”

Y en su comunicado del 4 de junio de 1940 dando cuenta del fin de las operaciones entre Flandes y el Artois, el Alto Mando de las Fuerzas Armadas alemanas se expresa textualmente así:

“Con el empleo fulminante de la Fuerza Aérea, que

en pocas horas pudo obtener el dominio del aire mediante ataques enérgicos contra la Aviación enemiga, y por un gran número de acciones de sorpresa minuciosamente preparadas y ejecutadas por fuerzas selectas del Ejército y de la Aviación, fué posible, no tan sólo apoderarse de los principales puentes antes de que fueran destruidos, sino también asaltar las fortificaciones, que hasta ahora el enemigo había considerado inexpugnables.”

Luego de referir la intervención de las fuerzas de paracaidistas y de infantería aérea en la conquista de la “fortaleza Holanda”, la rotura de la línea del Mosa y avance de las Divisiones acorazadas hasta el mar y la reducción del cerco de las tropas belgas, francesas y británicas, que concluyó en el desastre de Dunquerque, el comunicado dice textualmente: “La primera fase de esta campaña ha terminado. El enorme éxito pudo realizarse gracias a la ejemplar intervención de la fuerza aérea, pues toda la valentía y la fuerza de empuje del Ejército sólo podían desarrollarse en el espacio protegido por nuestra Aviación. Desde el primer día ella dominó el aire y destruyó las fuerzas aéreas enemigas, junto con sus organizaciones en tierra. Fuera de esto, por medio de ataques ininterrumpidos, llevados a cabo con un arrojo temerario, más el efecto desmoralizador de sus bombas y el empleo de la artillería antiaérea, nuestra Aviación apoyó directa e indirectamente al Ejército en su difícil lucha. Reconoció a tiempo las concentraciones de la Infantería y de las fuerzas acorazadas enemigas que se preparaban para contraatacar, y ayudó a aniquilarlas. Finalmente, con sus audaces exploraciones proporcionaba al Mando un cuadro vivo de la situación. A las fuerzas navales aliadas les ocasionó las más fuertes pérdidas. El abatimiento de la moral combativa de las fuerzas contrarias y la paralización del mecanismo de mando enemigo son su mayor éxito.”

Análogas afirmaciones sobre la importancia decisiva de la colaboración aérea han sido hechas por el Alto Mando alemán con motivo de la reconquista de Libia y de la ocupación de Yugoslavia y Grecia, y lo mismo ha vuelto a ser reconocido y proclamado a la terminación de cada una de las grandes batallas de Rusia.

En su ataque a las fuerzas inglesas de Libia emplearon los alemanes los mismos métodos que habían aplicado con éxito en todas partes: colaboración estrecha de Unidades acorazadas y bombarderos en picado y destructores. Tropas ligeras—Schnelle Truppen—, tanques, carros blindados y Unidades motociclistas, protegidas y apoyadas por “la sombrilla” de la Luftwaffe, desbordaron las posiciones británicas y forzaron a sus defensores a retirarse. En estas operaciones los alemanes comprobaron que pueden ser transportados a larga distancia por el aire toda clase de suministros para un destacamento de notable importancia. Combustibles y lubricantes para coches y aeroplanos, así como motocicletas, armas ligeras y semipesadas y municiones, y en algunos casos también el agua necesaria para tropas y vehículos, fueron llevados al frente por vía aérea.

En los Balcanes, al igual que en todas las campañas anteriores, el dominio del aire conseguido en los primeros días facilitó decisivamente las misiones de las tropas. La situación de griegos y británicos se fué haciendo insostenible a medida que fueron careciendo de

bases para su aviación. Cuando les faltó el apoyo aéreo, la resistencia se vino abajo instantáneamente.

En cuanto a Creta, operación de la que nos ocuparemos con más detenimiento al tratar de la guerra aérea, es un caso completamente claro de una campaña realizada casi exclusivamente con medios aéreos, y una revelación de las enormes posibilidades aún inéditas del poder aéreo en relación con la ocupación de territorios.

Por lo que se refiere a Rusia, la supremacía en el aire conquistada por la Luftwaffe en los primeros días de lucha, ha tenido en la marcha general de las operaciones terrestres, y especialmente en las grandes batallas de cerco y aniquilamiento, la misma, por no decir mayor repercusión que en las demás campañas. Merecen ser citados los resultados conseguidos en los ataques aéreos a las comunicaciones bolcheviques, particularmente las destrucciones de la red ferroviaria, de tal magnitud, que en multitud de casos los movimientos de tropas rojas quedaron en absoluto desarticulados.

Los ingleses, por su parte, han reconocido igualmente de modo taxativo la influencia decisiva que la superioridad aérea alemana ha tenido en la suerte de las armas en todas las campañas terrestres. "En Creta, como en Grecia, como en Francia, como en Noruega—dice un escritor inglés—, unas fuerzas terrestres británicas han sufrido la falta de "apoyo aéreo y, particularmente, la falta de protección de caza." Las notas y comunicados del Alto Mando británico, así como las declaraciones de Churchill, son aún más terminantes y concretas al establecer que la situación de inferioridad en el aire obligó a las retiradas de Noruega, Grecia y Creta. "Nadie podría suponer—dice el comunicado británico sobre Creta—que nuestras fuerzas terrestres y marítimas podrían mantener sus posiciones sin más apoyo aéreo que el de las bases lejanas de África."

Una de las anécdotas "secretas" de la guerra que más publicidad han tenido, es la petición angustiosa de escuadrillas de caza hecha por el Mando francés al británico en los momentos del desastre de Flandes, y la dramática negativa de Churchill, negativa que, justo es reconocerlo, fué uno de los mayores aciertos ingleses de esta guerra, como luego se vió en la batalla aérea de la Gran Bretaña. Pues bien; el Mando francés razonaba su petición declarando que el refuerzo de la Aviación de caza era el único medio de restablecer la situación y dar ayuda eficaz a las tropas, desmoralizadas por la acción aérea alemana.



Los aprovisionamientos mecanizados de los soviets, concentrados al margen de las líneas de etapa, son transformados en escombros por los Stukas

La unidad de apreciación que vemos en vencedores y vencidos, es decir, en quienes desde los más distintos puntos de vista poseen experiencias y tienen elementos de juicio suficientes para evaluar la verdadera importancia de los medios que han manejado, tiene, a nuestro juicio, un perfecto valor convincente.

Renunciamos, pues, a fatigar al lector con cifras y datos relativos a la magnitud de las destrucciones aéreas en fortificaciones, líneas de comunicación, elementos motorizados, tropas, depósitos, polvorines y demás instalaciones, ni con razonamientos sobre la importancia de la información aérea para el conocimiento de la situación del enemigo, ni hablándole de los efectos de sorpresa conseguidos por los paracaidistas o aduciendo ejemplos de la acción desmoralizadora de los bombardeos sobre las tropas en combate y las columnas en retirada.

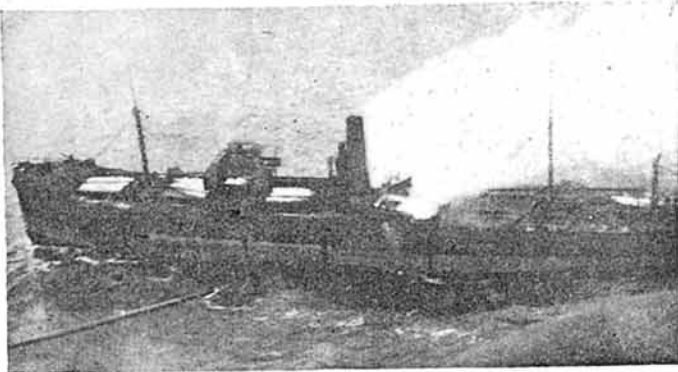
La literatura escueta de los comunicados oficiales refleja todo esto de manera tan clara e indudable, que ha de ser sobradamente conocido del lector, por pequeña que haya sido su atención al seguir la marcha de la guerra.

Sólo añadiremos dos consideraciones.

Es un hecho cierto que en todas las campañas ya terminadas, y aun en todas las batallas de alguna importancia, la victoria ha estado invariablemente del lado de quien tenía el dominio del aire o la superioridad absoluta en el aire.

No puede en modo alguno admitirse razonablemente que los resultados hubieran sido los mismos, si manteniendo la misma situación de fuerzas en tierra se hubiese invertido la situación relativa en el aire. Por el contrario, en virtud de la influencia perfectamente demostrada de la colaboración aérea en la marcha de la lucha terrestre, es seguro que las brillantes victorias obtenidas no habrían podido producirse en tal supuesto.

Podemos concluir, por tanto, diciendo que 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.



Los transportes por mar tampoco escapan a la acción aérea.