

EL PODER AÉREO

POR

Francisco Fernández G. Longoria

CORONEL DE AVIACIÓN

Las primeras ideas sobre la guerra aérea datan de unos treinta años. En 1909, cuando la Aviación, no cumplidos aún seis años de vida, era poco más que una curiosidad de feria, un hombre genial escribió estas palabras: "No menos importante que el dominio del mar será, en breve, el dominio del aire..." "Se combatirá, pues, y duramente, por la conquista del dominio del aire..." "La Aeronáutica producirá inevitablemente la guerra aérea en su más amplio significado..." "A la idea de la guerra aérea es preciso habituarse desde ahora..." "La guerra aérea plantea, a más de la resolución del problema técnico del medio aéreo más apto, la resolución de una gran cantidad de problemas de preparación, organización, empleo, etc., de las fuerzas aéreas; es decir, requiere la formación "ex novo" de una tercera rama del arte de la guerra, que deberá llamarse el arte de la guerra aérea..." "El Ejército y la Marina no deben ver en la Aviación un medio auxiliar capaz de ser útil en ciertas y determinadas circunstancias; Ejército y Marina deben, por el contrario, ver en la Aviación el nacimiento de un tercer hermano más joven, pero no menos importante, de la gran familia guerrera..." Exacta anticipación profética, que el tiempo en breve plazo había de convertir en

realidad, fueron esas palabras, que no es posible releer hoy sin sentir admiración hacia el hombre cuya mirada supo penetrar de modo tan certero y profundo en el porvenir. Su nombre, Julio Douhet, figurará por siempre en la Historia como el del precursor de la guerra aérea.

Las previsiones de Douhet empezaron a cumplirse cinco años más tarde. Mientras que nadie podrá averiguar jamás el momento preciso en que los hombres empezaron a combatir en tierra o en la superficie del mar, sabemos exactamente que la guerra aérea nació en 1914. Y es curioso observar que, a pesar de la larga experiencia guerrera de la Humanidad, la lucha en el aire no obedeció a una idea preconcebida, ni fué resultado de una preparación realizada durante la paz, sino que 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. La lucha aérea se produjo por iniciativa de los aviadores, algunos de los cuales tomaron a bordo un arma para disparar contra los aparatos enemigos que encontraban en el aire durante sus vuelos.

Animada por el acicate de la guerra, máxima im-



Este paisaje lunar es lo que queda de un aeródromo de campaña después de un ataque de la Aviación alemana al terreno de aterrizaje.

pulsora del progreso material de la Humanidad, la Aviación experimentó en el corto espacio de cuatro años un perfeccionamiento extraordinario y un crecimiento fabuloso, que habrían requerido muchos decenios de realizarse en tiempos de paz. Vale la pena contarlo aquí, por ser una de las lecciones más interesantes de la Gran Guerra.

Venciendo las enormes dificultades e infinitos problemas de una difícil técnica, casi desconocida, se mejoraron incesantemente las características de los aviones y la potencia y calidad de su armamento, se perfeccionó la técnica del vuelo y nacieron o progresaron las técnicas auxiliares de fotografía y radio aplicadas al vuelo, meteorología, navegación, etc. El empleo de la Aviación se estudió y desarrolló rápidamente. Puede decirse que en el tercer año de lucha la gran mayoría de sus aplicaciones militares: el reconocimiento, el bombardeo, la caza, tanto diurnos como nocturnos, la exploración marítima, la Aviación embarcada, el torpedeo, la corrección del tiro artillero, el acompañamiento de infantería, el descenso de agentes en la retaguardia enemiga, habían sido ensayados y eran de aplicación corriente.

Paralelamente al mejoramiento técnico tuvo lugar una portentosa expansión de los efectivos. Problemas sumamente complicados y difíciles, de fabricación y producción de material y de instrucción del personal, fueron resueltos sobre la marcha de la guerra. Al iniciarse la contienda había escasamente unos centenares de aviones. Al sonar el armisticio existían decenas de miles de aeroplanos y cantidades inmensas de repuestos. El personal combatiente y auxiliar de las Avia-ciones sufrió la misma prodigiosa multiplicación. Inglaterra, por ejemplo, que empezó la guerra con 48 aviones en servicio y unos pocos más en reserva, poseía en noviembre de 1918 más de 22.000 aparatos. El número de Oficiales de la Aviación inglesa pasó en el mismo tiempo de menos de 250 a más de 30.000. Análogo o mayor que éste fué el crecimiento en los demás países.

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. Debemos esperar, como un hecho seguro, una intensificación enorme de la guerra aérea. Todas las disposiciones conducentes a ello están ya en marcha en los países beligerantes. La guerra aérea de 1942 será mucho más violenta que la que hemos presenciado de 1939 a 1941.

La Gran Guerra puso de manifiesto la enorme importancia bélica de la Aviación; fué ésta una de sus conclusiones fundamentales, como lo prueba el hecho de que en las cláusulas de Versalles se impusiera a Alemania la prohibición absoluta de poseer ninguna Aviación militar, mientras que en Ejército y Marina tan sólo se le obligó a una restricción de los efectivos.

No existió, sin embargo, entonces una verdadera guerra aérea. Si es cierto que la guerra es la continuación de la política por otros medios, no puede hablarse con propiedad de guerra aérea en tanto que la Aviación no sea uno de los medios de imposición de la política; es decir, en tanto no se asigne a la Aviación un papel propio y fundamental en la alta estrategia de

la guerra con vistas a influir en la decisión. Y esto ocurrió en la guerra de 1914-18. La Aviación, aunque recibió y ejecutó misiones independientes, la más destacada de las cuales fué el ataque de las escuadrillas alemanas a Inglaterra, y si bien se aplicó continuamente, aunque sin un plan definido, al objeto principal de la guerra aérea, la lucha por el dominio del aire, en el conjunto de su actuación, no pasó de ser un auxiliar de las otras fuerzas, principalmente del Ejército de Tierra. Hasta cierto punto su empleo fué solamente táctico. Y en relación con los fines de la guerra no recibió ningún cometido particular.

Sólo en la postguerra, al revisarse las ideas para adaptarlas a la experiencia que acababa de realizarse, fué la Aviación considerada como un medio independiente de guerra, y pasó a formar la tercera rama de la Defensa Nacional. El período de la postguerra señala el nacimiento de los grandes Ejércitos del Aire modernos. Uno tras otro, los grandes Estados europeos fueron organizando su Aviación como fuerza independiente, en paridad con las de tierra y mar. El anuncio profético de Douhet acabó, con ello, de cumplirse.

Durante los años de paz—no hay que olvidar que la paz, como ha enseñado Spengler, no es sino la guerra con otros medios—la Aviación desempeñó un papel de primer orden en el juego de la política mundial. El poder aéreo respaldó, en más de una ocasión, la acción de la diplomacia y obtuvo éxitos de la mayor importancia, cuyos ejemplos más patentes son Abisinia, Austria y Checoslovaquia; verdaderas victorias sobre Inglaterra y Francia, conseguidas principalmente por la presión de la amenaza aérea. La paz se mantuvo en Europa los últimos cinco años porque Inglaterra y Francia se encontraban en una situación de absoluta falta de preparación en el aire. Tan pronto como llegaron sus armamentos aéreos a un desarrollo que creyeron aceptable para la defensa de sus territorios, ambas naciones buscaron y desencadenaron la guerra.

En plena preparación de ésta tuvo lugar la nuestra de Liberación. Con arreglo a conceptos clásicos en estrategia, puede decirse que la nuestra fué una guerra aérea limitada. Sin embargo, la Aviación fué uno de los factores decisivos de la victoria. Empleada como fuerza independiente, principalmente dedicada a colaborar con el Ejército de Tierra, la superioridad moral que dió a nuestras tropas el hallarse a cubierto de la acción aérea del enemigo, en contraste con la desmoralización sembrada en las filas rojas por los ataques de nuestras escuadrillas; la ayuda material que aquéllas recibieron de las unidades de bombardeo con la destrucción de centros de resistencia y reservas; la desorganización de los transportes en la retaguardia roja y la ruptura de líneas fortificadas; el apoyo eficazísimo prestado a las olas de asalto por la arrojada intervención de las cadenas, contribuyeron ampliamente y de modo decisivo al éxito de las operaciones terrestres. En las raras ocasiones en que nuestros soldados no pudieron recibir apoyo aéreo suficiente o en los casos excepcionales en que la Aviación roja pudo actuar con aceptable eficacia, la marcha de las operaciones sufrió entorpecimientos o retrasos. En nuestra guerra se puso ya de manifiesto que, gracias a la Aviación, podía volverse a la guerra terrestre de

movimiento, y se probó de modo concluyente que quien domina el aire dispone de la iniciativa y tiene de su parte todas las ventajas para obtener el triunfo. El que las Armas nacionales pudieran realizar exactamente sus planes y cortar toda iniciativa enemiga, recorriendo en una serie ininterrumpida de triunfos el camino de la victoria, fué debido en gran parte a que tuvieron siempre el dominio del aire. La lucha por la conquista del dominio del aire fué uno de los capítulos más brillantes de nuestra guerra de liberación. A despecho de la superioridad numérica o de las mejores características del material que en ocasiones tuvieron los rojos, el magnífico espíritu combativo de nuestra caza, personificado en nuestro inolvidable y llorado García Morato, logró imponerse por completo y ganó y mantuvo para las Alas nacionales la supremacía en el Aire.

El dominio del aire dió a nuestra Aviación libertad completa de movimientos, que fué utilizada de modo perfecto por nuestro Mando aéreo para obtener en cada momento los mejores resultados en relación con los fines de la guerra. La superioridad de nuestro Mando con respecto al enemigo fué absoluta, sin término de comparación posible. El empleo acertado y seguro que se dió a la Aviación, tanto en el orden táctico como en el estratégico, llenó de fructíferas enseñanzas, marca un gran progreso en el arte de la guerra aérea.

Nuestra guerra probó con evidencia que la lucha en el aire no la decide forzosamente el número, sino que en ella tienen un valor primordial las cualidades morales de las tripulaciones, la preparación técnica del personal, el espíritu del conjunto de las fuerzas aéreas y auxiliares y la competencia del Mando.

En relación con la conducción general de la guerra, su principal enseñanza fué demostrar de manera indudable la importancia decisiva del dominio del aire y la posibilidad de impedir por medio de la Aviación la estabilización de los frentes de tierra, devolviéndose con ello a la guerra terrestre el carácter decisivo que perdió en la Gran Guerra.

Todas esas lecciones se están confirmando en la contienda actual.

Para enjuiciar la presente guerra y apreciar la acción y rendimiento de las fuerzas que en ella intervienen, y concretamente en nuestro caso para darnos cuenta de la marcha de la lucha aérea y su influencia en los resultados, conviene partir de la gestación de la guerra y la preparación realizada por los beligerantes y de las líneas básicas de su concepción estratégica en cuanto al modo de llegar a la victoria.

La preparación y planteamiento de esta campaña se ha hecho, como no podía menos de esperarse, a base de las enseñanzas de la pasada guerra mundial, interpretadas por los bandos adversarios desde puntos de vista opuestos.

Como es sabido, fueron tres los factores principales que en 1918 produjeron el derrumbamiento del Imperio alemán.

1.º El cerco de países enemigos, que cortó a Alemania y sus aliados todo aprovisionamiento de importancia por vía terrestre.

2.º La estabilización de los frentes de tierra, que permitió a las tropas francoinglesas, a despecho de sus

repetidas derrotas, contener primero a los Ejércitos alemanes, sin que éstos pudieran alcanzar ningún resultado decisivo, y adquirir más tarde, con los enormes refuerzos llegados por mar y la entrada en línea de las tropas norteamericanas, una superioridad absoluta, material y moral sobre las tropas alemanas.

3.º El bloqueo marítimo, que durante cuatro años impidió a Alemania usar de las comunicaciones por mar para recibir abastecimientos que le eran indispensables.

Ninguno de estos tres factores decidió por sí solo la guerra. Fué la concurrencia de todos ellos la que llevó a Alemania a una situación militar, moral y económica absolutamente insostenible, y en su consecuencia, a la petición de armisticio del 8 de octubre de 1918. Fácil es de comprender que la falta de efectividad de uno cualquiera de dichos factores habría cambiado la marcha de los acontecimientos.

En la preparación de la nueva guerra, el esfuerzo de los vencedores de 1918 ha estado encaminado a reproducir las condiciones que les dieron la victoria; el de los vencidos, a evitar que se repita la situación que les condujo a la derrota.

Las bases de la estrategia francobritánica han sido, en efecto:

1.º Formar un cerco continental en torno a los países del Eje, recurriendo para este fin incluso a la política de "garantías"; esto es, a establecer unilateralmente con algunos países una alianza militar.

2.º Hacer en tierra una guerra de desgaste, con frentes estabilizados sobre líneas fuertemente fortificadas, en especial la línea Maginot.

3.º Bloquear a Alemania e Italia por mar para completar la acción de desgaste del cerco y de la guerra de posiciones.

De espaldas a la transformación que ha experimentado la guerra. Inglaterra y Francia quisieron dar a la lucha en 1939 el mismo carácter que tuvo veinte años atrás. Dentro de esta concepción, el papel asignado a la Aviación era hasta cierto punto secundario. Para Inglaterra, 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; sólo en tercer término, un arma de desgaste para reforzar la acción económica del bloqueo por tierra y mar. Para



Aviones destruidos en tierra por el ataque aéreo alemán al aeródromo de Cambrai.

Francia era también, en primer lugar, la Aviación un elemento defensivo más en el conjunto de su actitud fundamentalmente defensiva, y sólo en segundo plano, un arma ofensiva totalitaria. Por esta razón, ni Inglaterra ni Francia siguieron una política aeronáutica decididamente orientada a asegurarse el dominio del aire. Las apariencias son incluso de que no concedieron a este dominio una importancia fundamental.

Las bases generales de la estrategia alemana han sido, por el contrario:

1.º Eliminar el peligro de un cerco continental mediante una política de alianzas, cuyas diferentes fases fueron: la formación del Eje, el acuerdo con Rusia y el Pacto Tripartito.

2.º Evitar la estabilización de la guerra terrestre y obtener en tierra resultados decisivos mediante el desarrollo de la potencia ofensiva del Ejército, principalmente a base de aumentar la proporción de elementos motorizados y con la intervención de la Aviación en forma eminentemente ofensiva en la lucha de tierra.

3.º Soportar, como un mal inevitable, el bloqueo marítimo; pero a su vez bloquear a sus adversarios, sobre todo a Inglaterra, por medio de submarinos y Aviación.

4.º Destruir desde el aire el potencial bélico de sus contrarios y llevar la guerra por medio de la Aviación al enemigo principal: Inglaterra.

El Mando alemán no admitió que las formas de la guerra pudieran permanecer estacionarias o invariables, sino que las consideró cambiantes y vivas, y en consecuencia, estudió la conducción de la futura guerra por nuevos caminos. En la base de la estrategia alemana, el dominio del aire figura como pieza fundamental. La Aviación recibió cometidos de la mayor importancia, directamente relacionados con los fines de la guerra: dar movilidad a la guerra terrestre y contribuir en este dominio a obtener victorias decisivas; cooperar al bloqueo marítimo; compensar, en determinadas circunstancias, la inferioridad naval; llevar la guerra a teatros inaccesibles a las fuerzas de tierra y mar; destruir el potencial de guerra enemigo y, como factor común y base de todos ellos, dominar el aire.

Con arreglo a esta idea, uno de los puntos fundamentales de la política militar de Alemania fué conseguir resueltamente la superioridad de armamentos aéreos. A este fin se dió a la nación una consigna: "Alemania ha de ser un país de aviadores." En un esfuerzo gigantesco, dirigido por el genio organizador de Goering, el tercer Reich consiguió crear en seis años un poder aéreo sin rival en el mundo.

Se han enfrentado, pues, en la presente guerra dos concepciones distintas, dos estrategias contrarias, que se diferencian fundamentalmente en la forma de valorar el factor aéreo y apreciar las repercusiones de su acción en los resultados de la lucha. Debemos ver ante todo en la guerra actual el choque de esas dos concepciones, del contraste de esas dos estrategias.

La marcha de la guerra en estos dos años ha demostrado el pleno acierto de la idea estratégica del Mando alemán. Puede decirse que al terminar la campaña de Grecia la guerra que se planteó en 1939 estaba militarmente ganada por Alemania. Sola frente a Europa, sufriendo los efectos de un terrible bloqueo

marítimo, con sus industrias principales fuertemente alcanzadas por los ataques aéreos, en completa inferioridad en el aire y sin posibilidad alguna de alterar esa situación por sus solos medios, Inglaterra estaba virtualmente vencida, y no es aventurado suponer que, de no ser por la ayuda americana, cada vez más intensa, y sobre todo por la confianza en un inmediato auxilio de los bolcheviques, la Gran Bretaña se habría inclinado a negociar la paz.

La lucha ha continuado, sin embargo. Con la entrada en Rusia de las tropas alemanas se inició una nueva fase de la guerra, o más bien una guerra distinta. También en esta segunda fase han continuado las armas de Alemania y sus aliados su carrera de grandiosas victorias.

Hemos señalado ya la parte decisiva que corresponde al dominio del aire en todos estos resultados al tratar de la intervención del poder aéreo en la guerra terrestre y en la guerra marítima.

Concretaremos ahora que el dominio del aire ha figurado como condición fundamental en todos los planes del Mando alemán. El empleo de la Aviación ha tenido siempre como primer objetivo la conquista del dominio del aire. Una vez alcanzado, este dominio se ha ejercido en la forma más adecuada a los fines de la guerra en cada momento: generalmente, en apoyo directo e indirecto de las operaciones terrestres.

La lucha por la conquista del dominio del aire ha constituido la primera fase de todas las campañas. Durante esta fase, la Aviación, casi en su totalidad, se dedica a la destrucción en el aire y en tierra de las fuerzas aéreas enemigas. El método seguido consistió, por regla general, principalmente en atacar en masa, por olas sucesivas, el mayor número posible de aeródromos contrarios. La necesidad de defender los aeródromos obligaba a la caza a presentar batalla. Gracias a una información muy exacta del despliegue enemigo, conseguida en ciertos casos por reconocimientos aéreos, estos ataques, favorecidos por los efectos de sorpresa, produjeron magníficos resultados, y el dominio del aire, o al menos la supremacía completa en el aire, fueron conseguidos rapidísimamente.

La batalla principal por la supremacía aérea duró en Polonia tres días; en Francia, una semana; en Yugoslavia, veinticuatro horas; en Rusia, muy pocos días. Las ventajas conseguidas en ese tiempo fueron de tal magnitud, que ya pudieron dedicarse las escuadrillas alemanas a la colaboración con los Ejércitos sin encontrar oposición seria.

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. En estas batallas se han puesto de relieve las dificultades que presenta la conducción de la guerra aérea, a la vez que se han comprobado las inmensas posibilidades y las inagotables combinaciones que ofrece la estrategia aérea.

En algunas ocasiones la conquista del dominio del aire revistió una nueva forma: la ocupación de las bases enemigas. Tal ocurrió en Noruega, Holanda y Creta.

La ocupación se realizó por medio de paracaidistas y tropas de Aviación transportadas por vía aérea.

movimiento, y se probó de modo concluyente que quien domina el aire dispone de la iniciativa y tiene de su parte todas las ventajas para obtener el triunfo. El que las Armas nacionales pudieran realizar exactamente sus planes y cortar toda iniciativa enemiga, recorriendo en una serie ininterrumpida de triunfos el camino de la victoria, fué debido en gran parte a que tuvieron siempre el dominio del aire. La lucha por la conquista del dominio del aire fué uno de los capítulos más brillantes de nuestra guerra de liberación. A despecho de la superioridad numérica o de las mejores características del material que en ocasiones tuvieron los rojos, el magnífico espíritu combativo de nuestra caza, personificado en nuestro inolvidable y llorado García Morato, logró imponerse por completo y ganó y mantuvo para las Alas nacionales la supremacía en el Aire.

El dominio del aire dió a nuestra Aviación libertad completa de movimientos, que fué utilizada de modo perfecto por nuestro Mando aéreo para obtener en cada momento los mejores resultados en relación con los fines de la guerra. La superioridad de nuestro Mando con respecto al enemigo fué absoluta, sin término de comparación posible. El empleo acertado y seguro que se dió a la Aviación, tanto en el orden táctico como en el estratégico, llenó de fructíferas enseñanzas, marca un gran progreso en el arte de la guerra aérea.

Nuestra guerra probó con evidencia que la lucha en el aire no la decide forzosamente el número, sino que en ella tienen un valor primordial las cualidades morales de las tripulaciones, la preparación técnica del personal, el espíritu del conjunto de las fuerzas aéreas y auxiliares y la competencia del Mando.

En relación con la conducción general de la guerra, su principal enseñanza fué demostrar de manera indudable la importancia decisiva del dominio del aire y la posibilidad de impedir por medio de la Aviación la estabilización de los frentes de tierra, devolviéndose con ello a la guerra terrestre el carácter decisivo que perdió en la Gran Guerra.

Todas esas lecciones se están confirmando en la contienda actual.

Para enjuiciar la presente guerra y apreciar la acción y rendimiento de las fuerzas que en ella intervienen, y concretamente en nuestro caso para darnos cuenta de la marcha de la lucha aérea y su influencia en los resultados, conviene partir de la gestación de la guerra y la preparación realizada por los beligerantes y de las líneas básicas de su concepción estratégica en cuanto al modo de llegar a la victoria.

La preparación y planteamiento de esta campaña se ha hecho, como no podía menos de esperarse, a base de las enseñanzas de la pasada guerra mundial, interpretadas por los bandos adversarios desde puntos de vista opuestos.

Como es sabido, fueron tres los factores principales que en 1918 produjeron el derrumbamiento del Imperio alemán.

1.º El cerco de países enemigos, que cortó a Alemania y sus aliados todo aprovisionamiento de importancia por vía terrestre.

2.º La estabilización de los frentes de tierra, que permitió a las tropas francoinglesas, a despecho de sus

repetidas derrotas, contener primero a los Ejércitos alemanes, sin que éstos pudieran alcanzar ningún resultado decisivo, y adquirir más tarde, con los enormes refuerzos llegados por mar y la entrada en línea de las tropas norteamericanas, una superioridad absoluta, material y moral sobre las tropas alemanas.

3.º El bloqueo marítimo, que durante cuatro años impidió a Alemania usar de las comunicaciones por mar para recibir abastecimientos que le eran indispensables.

Ninguno de estos tres factores decidió por sí solo la guerra. Fué la concurrencia de todos ellos la que llevó a Alemania a una situación militar, moral y económica absolutamente insostenible, y en su consecuencia, a la petición de armisticio del 8 de octubre de 1918. Fácil es de comprender que la falta de efectividad de uno cualquiera de dichos factores habría cambiado la marcha de los acontecimientos.

En la preparación de la nueva guerra, el esfuerzo de los vencedores de 1918 ha estado encaminado a reproducir las condiciones que les dieron la victoria; el de los vencidos, a evitar que se repita la situación que les condujo a la derrota.

Las bases de la estrategia francobritánica han sido, en efecto:

1.º Formar un cerco continental en torno a los países del Eje, recurriendo para este fin incluso a la política de "garantías"; esto es, a establecer unilateralmente con algunos países una alianza militar.

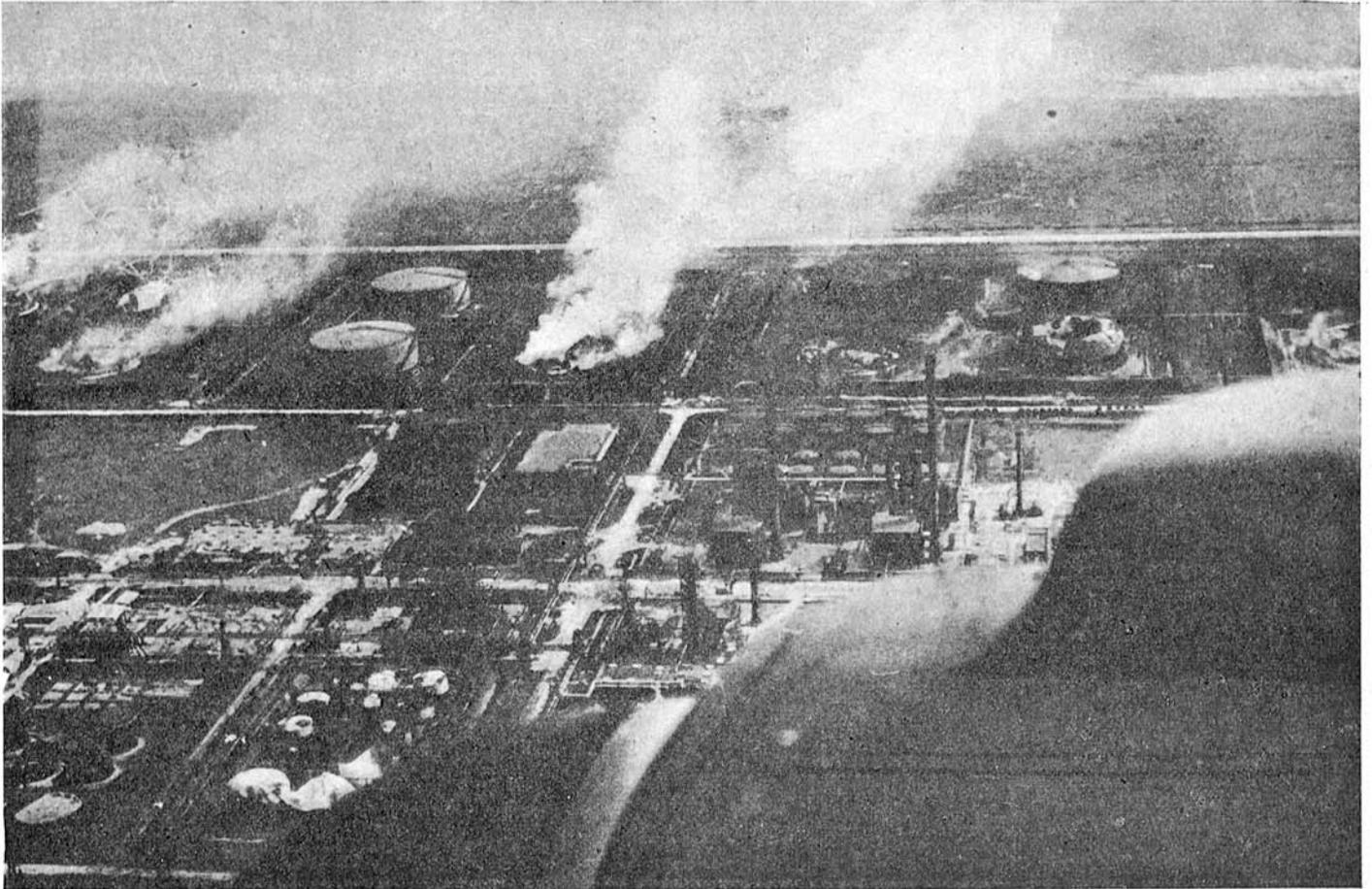
2.º Hacer en tierra una guerra de desgaste, con frentes estabilizados sobre líneas fuertemente fortificadas, en especial la línea Maginot.

3.º Bloquear a Alemania e Italia por mar para completar la acción de desgaste del cerco y de la guerra de posiciones.

De espaldas a la transformación que ha experimentado la guerra. Inglaterra y Francia quisieron dar a la lucha en 1939 el mismo carácter que tuvo veinte años atrás. Dentro de esta concepción, el papel asignado a la Aviación era hasta cierto punto secundario. Para Inglaterra, 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; sólo en tercer término, un arma de desgaste para reforzar la acción económica del bloqueo por tierra y mar. Para



Aviones destruidos en tierra por el ataque aéreo alemán al aeródromo de Cambrai.



Efectos de una acción aérea de la Luftwaffe sobre las instalaciones de carburantes de El Havre.

val, habrían de ser lentos. Esta posibilidad, que, vista la violencia y continuidad que pueden alcanzar las acciones, parece indiscutible, no ha sido comprobada todavía.

* * *

A lo largo de dos años de guerra, prodigios cual ningún otro período de la Historia en acontecimientos militares, los hechos han venido probando la importancia decisiva del poder aéreo. La frase de Douhet: "Conquistar el dominio del aire, significa tanto como vencer; ser batido en el aire equivale a ser derrotado irremisiblemente", ha adquirido categoría de verdad indiscutible.

La guerra ha sufrido una radical transformación. Como hemos visto anteriormente, el poder aéreo ha imprimido su sello a todas las formas de la lucha, imponiendo cambios fundamentales en la concepción y en la conducción de las operaciones.

Ha nacido una nueva estrategia de tres dimensiones, en la cual el factor aéreo desempeña un papel principal.

La nación que supo comprender el alcance de esta nueva estrategia y al preparar la guerra fijó ya su decisión de dominar el aire; la que en sus planes de guerra dió a la Aviación un cometido fundamental, empleando el poder aéreo como un factor decisivo del triunfo; la nación que continuamente en el momento de la lucha ha conquistado el dominio del aire, es la

que ha alcanzado una tras otra las más asombrosas victorias.

Los países que no supieron ver los cambios que el poder aéreo ha producido en la guerra; los que en la preparación de ésta descuidaron sus armamentos aéreos porque no acertaron a comprender el valor fundamental del dominio del aire; los que declararon la guerra en la alegre esperanza de que la línea Maginot y la superioridad de sus flotas eran garantías seguras de un triunfo a largo plazo; las naciones, en fin, que prepararon para 1939 la guerra de 1914, sólo han conocido desastres y vergonzosas derrotas.

La superioridad de medios, de recursos, de hombres, estaba, sin embargo, de parte de estos últimos. Pero la guerra la decide el espíritu. La guerra ha sido siempre, pero acaso es hoy más que nunca, un arte. Por eso la victoria a lo largo de estos dos años se ha inclinado, sin ninguna excepción, del lado de quien se ha mostrado superior en la concepción y conducción de las operaciones.

La guerra sigue, y todos los indicios parecen anunciar que pronto ha de extenderse a lejanos continentes y que aún ha de adquirir imprevisible violencia. No es entrar en el terreno inconsistente de la profecía el anunciar que cualquiera que sea su ulterior desarrollo, y en todas las situaciones que lógicamente pueden presentarse, la importancia del poder aéreo habrá de aumentar, y su valor decisivo será en adelante aún mayor de lo que ha sido hasta ahora.