

# ESTUDIOS SOBRE UN CADAVER

(Las causas de la derrota francesa)

Por  
**MANUEL MARTINEZ MERINO**  
 Teniente Coronel de Aviación

No pueden negarse los progresos que a la ciencia médica ha proporcionado el estudiar sobre cadáveres las causas que produjeron la muerte. Aun cuando el hombre se resistiese, con cierta repugnancia, a practicar la disección necesaria, son grandes los beneficios reportados a la Humanidad consiguiendo que otros no mueran del mismo mal.

Con un fin parecido debiéramos estudiar las causas por las que algunas Aviaciones desaparecieron o fueron anuladas rápidamente (arrastrando tras sí al Ejército de Tierra), aunque este estudio sea menos agradable que el de las que triunfaron de una forma rotunda.

Para poner de manifiesto las vísceras enfermas de la Aviación francesa, nadie puede ayudarnos mejor que el propio ministro del Aire socialista, Pierre Cot, al tratar de defenderse de las imputaciones de causante del desastre que le hace el Tribunal de Estado de Francia, y a él recurriremos en primer lugar.

En la REVISTA DE AERONAUTICA de febrero último se ha publicado la traducción de tres artículos que el citado ex ministro publicó en *The Aeroplane* en septiembre y octubre de 1941. No vamos a hacer muchos comentarios sobre ellos (sí recomendaríamos muchas veces su lectura), y nos vamos a limitar a repetir párrafos suyos que dejan dichas vísceras al descubierto, como aviso de enfermedades de las que conviene protegerse porque pueden matar.

Copiamos de dichos artículos: "Por lo general se mantiene la opinión de que la derrota de Francia se debió a la debilidad de sus fuerzas aéreas. Es una exageración. Francia fué conquistada más por las Divisiones blindadas alemanas que por sus Divisiones aéreas. Lo que no ofrece duda alguna es que el éxito de las tropas motorizadas no hubiera sido posible sin la labor de las fuerzas aéreas alemanas... La primera lección a estudiar de la guerra en el Continente es la importancia de la colaboración estrechísima entre los Ejércitos de Tierra y de Aire."

"... las razones de la derrota de las fuerzas aéreas francesas. Fueron muchas. Pero la mayor parte procedieron de la equivocación de los Jefes militares franceses al no apreciar como era debido la importancia de la Aviación en la guerra moderna."

"La moral y la instrucción de las tripulaciones francesas era igual o superior a la de las tripulaciones alemanas."

"Alemania no nos aventajaba en el armamento de sus aparatos."

"Pero cuantitativamente las fuerzas aéreas francesas eran muy inferiores a las alemanas."

"Alemania concedió a la Aviación mucha más importancia que Francia."

"El Estado Mayor General francés no quiso convencerse de que en la ciencia militar se había producido una verdadera revolución."

"De todas las grandes potencias, la que menos recursos económicos dedicó al desarrollo de su Aviación militar ha sido Francia."

Sobre el fracaso de los planes para el desarrollo de la Aviación en los años 1933 al 1937 dice: "La Comisión Militar Suprema informó sobre ellos. Esta Comisión estaba com-

puesta por el ministro de Defensa Nacional, el Jefe del Estado Mayor General del Ejército y el Jefe del Estado Mayor de la Armada. La Comisión rechazó por unanimidad las proposiciones del ministro del Aire, diciendo que no había necesidad de extender ni modificar los planes para la ampliación de las fuerzas aéreas." (Se negaban a la creación de una flota de 2.600 aviones de primera línea y 1.500 de reserva.) "Y no sólo ocurrió esto, sino que el ministro de Hacienda redujo el presupuesto solicitado para el año 1938 en más de mil millones de francos."

Advirtiendo el peligro, el ministro del Aire decía, sin ser escuchado: "Las fuerzas aéreas francesas son hoy las menos dotadas; su presupuesto representa un 22 por 100 del total dedicado a la defensa nacional. En el presupuesto británico se le concede un 34 por 100... Si se continúa tratando así a nuestra Aviación militar, jamás se hallará en condiciones de cumplir el esfuerzo que de ella se exigirá, y el despertar puede ser terrible..."

Sobre las causas de retrasos en la industria aeronáutica, habla de "falta de mentalidad ágil en los organismos administrativos del Gobierno francés. La producción aeronáutica sufrió mucho por la incomprensión de los elementos burocráticos del Ministerio de Hacienda. *Aplicaron a la Aviación los mismos métodos administrativos de los tiempos de la diligencia.*"

Al hablar de la dirección de la guerra aérea, dice: "En los años 1936 y 1937, en el Estado Mayor General de la Aviación francesa había un grupo brillante de Oficiales jóvenes y audaces. Estos jóvenes crearon un pequeño pero moderno Ejército del Aire, organizado por Divisiones aéreas y perfectamente adaptado a las necesidades de la política militar de Francia. Un año después de la publicación de los decretos, inspirados todos por un joven General de cuarenta y tres años, los alemanes crearon las Divisiones aéreas que más tarde les permitieron actuar con grandes formaciones aéreas sobre Noruega, Holanda, Bélgica y Francia. A principios de 1939 se suprimió toda esta organización. Francia desechó la idea de las Divisiones aéreas en el preciso momento en que Alemania empezó a ponerla en práctica."

"... gracias a la imprevisión del Estado Mayor General francés, nuestros aviadores tuvieron que combatir en proporción de uno contra cinco, y en ocasiones contra siete alemanes..."

"... la derrota de la Aviación francesa ha de considerarse como el resultado de importantes errores políticos, industriales y militares... *Los hombres de Estado franceses y el Estado Mayor General de Francia no concedieron a la Aviación la importancia que indudablemente posee.*"

"... los aviadores franceses, siempre inferiores en número, con muy pocos aviones, mal equipados y peor dirigidos, realizaron verdaderas proezas."

Hasta aquí el ex ministro francés. Nosotros poco agregaremos. Sintetizando las causas, que aparecen un poco diluidas a lo largo de su exposición de tres artículos, podemos resumir así:

1.º Es evidente que hay razones de orden político y social que influyeron sobre la moral de los combatientes y su

disciplina (como en la derrota del Ejército de Tierra), las que el ex ministro socialista tiene muy buen cuidado en soslayar.

2.º Fatal equivocación del Estado Mayor General francés al valorar mal la importancia capital de la Aviación en la guerra moderna.

3.º Falta de número de aviones (poco presupuesto: menos de un tercio del total de la Defensa Nacional) por oposición sistemática a su aumento de los Jefes del Estado Mayor General del Ejército y de la Armada; consecuencia lógica de la causa anterior.

4.º Freno al desarrollo de la industria aeronáutica por aplicación de métodos administrativos lentos y anticuados.

5.º Miedo o incredulidad en presencia de las ideas renovadoras de los Mandos jóvenes del Aire.

Puede achacarse a lo expuesto que, por formar parte de la defensa del señor Pierre Cot, ha de ser parcial, y que acaso haya exagerado lo que dice. Pero es indudable en ese caso que habría sido hábil para buscar su defensa, porque cualquier país en el que las *enfermedades* que él señala existiesen... tendría asegurada su muerte en caso de conflicto armado.

A darle la razón vienen, sin embargo, los siguientes testimonios:

En la parte técnico-aeronáutica, según cuenta André Charriou en la revista francesa *L'Aérophile*, de marzo de 1941 (para citar siempre opiniones francesas), se nota la misma falta de interés por parte de los gobernantes de Francia ante las necesidades de su Aviación militar. "Los Gobiernos franceses no se decidieron a prestar atención a "l'Armée de l'Air" hasta el año 1936, aumentando el presupuesto del Aire en forma apreciable sólo en el año 1939. Política nefasta que no podía conducir más que a un desastre, ya que la guerra aérea, antes de ganarse en el aire, debe ganarse en los laboratorios y en las mesas de estudio."

La juventud estudiosa y algunos notables ingenieros habían sido atraídos por la técnica del aire; pero pocos fueron los que permanecieron en ella. "Los verdaderos valores abandonaron la técnica aeronáutica por dos razones: interés material insuficiente e indiferencia demasiado general ante sus esfuerzos, dado que los resultados obtenidos no salían casi nunca de los dominios de la teoría sin plasmarse en un progreso práctico."

En una palabra: De nada servían los brillantes estudios técnicos de gabinete si no se llevaban a la aplicación práctica. No había compenetración entre los técnicos, los constructores y los que habían de utilizar los aparatos. El ministro de Hacienda, desconfiando de la utilización de los créditos concedidos para investigación, los reducía o frenaba sus aumentos... En todas las esferas se reflejaba el mismo fenómeno: *Falta de fe en lo que Aviación significaría en el futuro en la defensa nacional*. Creencia de que el dinero estaba mejor gastado en otras cosas.

Y como consecuencia obligada de todo ello y triste final, es digno de mencionar lo manifestado en el largo proceso de Riom por aquellos que más directamente tocaron los resultados de tal estado de cosas. Citaremos las declaraciones de los Generales del Ejército de Tierra, testigos en el proceso como ex combatientes, y coincidentes todos en dar la razón al ex ministro Pierre Cot.

Dice el General Besson: "La inferioridad más terrible de esta guerra fué la insuficiencia de nuestra Aviación." Y el General Blanchard, Jefe del Ejército de Flandes: "Lo peor fué la inferioridad de la Aviación francesa frente a la alemana."

El General Mittelhauser, ex Comandante del Ejército de los Alpes, dice en su declaración del día 18 de marzo: "La campaña de Polonia nos abrió los ojos en cuanto al papel de la Aviación, pero no teníamos todavía una idea exacta del empleo de la Aviación de asalto. Personalmente hube de aguardar a la campaña de Noruega para darme cuenta." Reconoce que cuando advirtió a Gamelin del peligro que constituía la Aviación alemana, era demasiado tarde. Agrega como acusación: "El ministro de Defensa Nacional no aseguraba de modo suficiente la cohesión entre los tres Ejércitos (Tierra, Mar y Aire). En diferentes momentos hubo lucha abierta acerca de la distribución de los créditos, especialmente entre los años 1936 a 1940."

El General François, Jefe del sector de Longwy, resume su testimonio con la declaración de que "lo que fundamentalmente faltó fué la Aviación francesa, *que no se vió por parte alguna en el cielo de Francia*". ¡Pobre del país que tenga que decir esto de su Aviación! ¡Desgraciados los aviadores a los que ante su pueblo se ponga en tales condiciones, pues nadie se parará a mirar de quién fué la culpa!

Con rara unanimidad, todos los Generales que hasta ahora han declarado en el lamentable proceso están de acuerdo en achacar sus males a la falta de Aviación. El General Hering (antiguo miembro del Consejo Superior de Guerra) dice, que "la carencia de Aviación fué la causa principal de la derrota", y aún agrega que "un Ejército que no cuente con el apoyo y protección de una Aviación poderosa está condenado a una parálisis general". Y así el General Requin, etc., etc.

¡Qué distintas estas voces de las que sonaron en los despachos de cómodos sillones, cuando con la indignación pintada en la cara habían de decidir, seis años antes, acaso estos mismos Generales, sobre la petición que hacían unos aviadores que pretendían *nada menos* que duplicar el presupuesto del Aire! ¡Y qué lección más oportuna para aquellos países que aún están a tiempo de rectificar su ceguera!

No dudamos en afirmar que hoy algunos prestigiosos y patriotas Generales y Almirantes franceses están seguramente arrepentidos del daño que inconscientemente hicieron a su Patria, daño que en la Historia les ha colocado al lado de los enemigos de ella.

## ENSEÑANZAS DEL PROCESO DE RIOM

# La insuficiencia aérea y la derrota de Francia

El día 19 de febrero de 1942 comenzó en Riom la vista del proceso contra los "culpables de la derrota de Francia". Los acusados son: Eduardo Daladier, León Blum, Maurice

Gamelin, Pierre Cot, Guy la Chambre y Robert Jacomet.

A Daladier—como a Cot—se le acusa, entre otras cosas, de haber enviado numerosos aviones al Frente Popular es-