

Las dos doctrinas

Por ANTONIO DE RUEDA

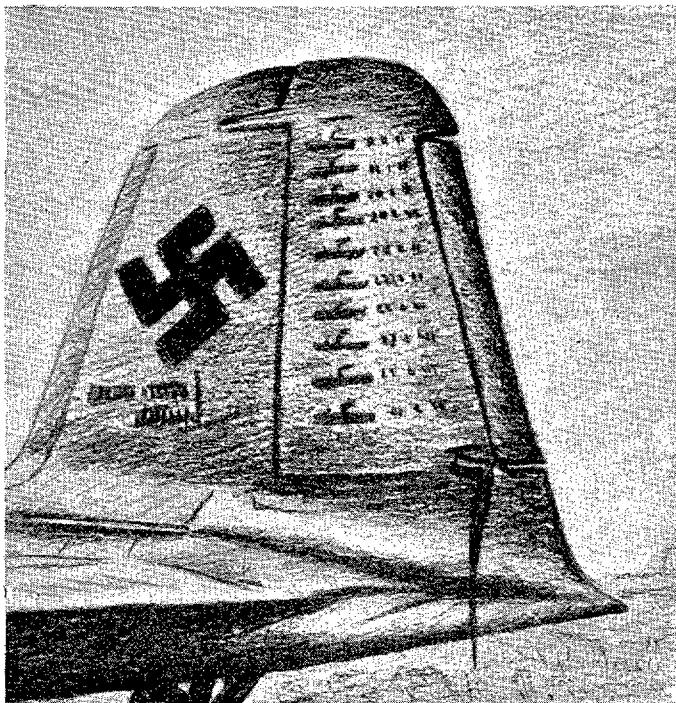
Teniente Coronel de Aviación

Al tratar de explicarse el porqué de tantos éxitos del Eje y tan continuos fracasos de los aliados, se ofrecen en primer plano a considerar tres factores de causas principales: la aparición de la Aviación en el combate (1914-18); la manera peculiar de reaccionar cada pueblo, según su propia psicología, y la libertad o esclavitud de sus Mandos respectivos frente a la revolución que el "Arma aérea" planteaba al "Arte de la guerra" y a la "Política económica militar".

La aparición de la Aviación en el combate obligaba al Arte militar a inclinarse a una de estas dos doctrinas tan distintas:

1.ª *Estilo alemán (regímenes totalitarios).*—“Llevar la *nueva mentalidad*” (de origen o variante aérea) a los elementos y doctrinas de los Ejércitos de superficie: Tierra y Mar.” Para que no resulten tan vulnerables bajo la acción del Arma aérea y a fin de evitar que puedan quedar inmóviles y atrincherados.

Para ello hay que “motorizarlos” y “acorarlos”. Crear unas potentes “brigadas de asalto” para romper las líneas y posiciones fuertemente atrincheradas. Y llevar los medios y métodos de los “pontoneros” a una perfección y capacidad para la que no haya obstáculo infranqueable.



Tan continuos fracasos de los aliados...



Tantos éxitos del lado del Eje...

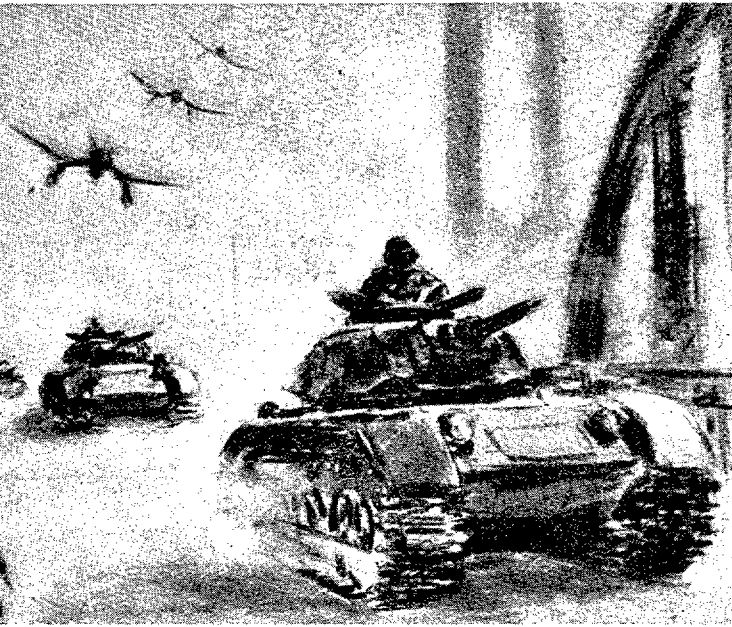
Es evidente que todo eso constituye “el antídoto” contra la vulnerabilidad bajo la Aviación y para la recuperación de la guerra de movimiento, única capaz de dar la victoria.

Si a eso, que es la “nueva mentalidad de estilo aéreo” llevada a tierra, se le añade el concepto de las lanchas ultrarápidas, el torpedo aéreo, el enlace “Aviación-submarinos”, la exploración desde el aire, el contrabloqueo aéreo, etc., se habrá llevado esa misma “nueva mentalidad” a lo naval.

Y si se desarrollan como elementos primordiales un potente “Ejército del Aire”, la novedad del “paracaidismo” y la Infantería para “desembarcos aéreos”, se habrá preparado la nación para una guerra de movimiento: la “guerra relámpago”.

Frente a esta doctrina presentamos esta otra:

2.ª *Estilo anglofrancés (democracias).*—“La guerra bajo la Aviación tiende a perder el movimiento. Marca el grado



Hay que llevar la "nueva mentalidad" a las doctrinas de los Ejércitos de superficie. Hay que motorizarlos y acorazarlos. Masas compactas de aviones y tanques.

máximo de la lucha entre "el cañón y la coraza" al aparecer en el mar el torpedo aéreo. Y en tierra se llega a la fortificación en grado máximo y a la "guerra de posiciones".

Esto marca el momento de la concepción y construcción de la línea Maginot. Y de la confianza en el aislamiento defensivo de Inglaterra por su constitución geográfica insular y su "Home-Fleet".

* * *

Es una gran verdad que "Francia fué conquistada más por las divisiones blindadas alemanas que por sus divisiones aéreas. Pero no ofrece duda alguna que el éxito de las tropas motorizadas no hubiera sido posible sin la labor de las fuerzas aéreas alemanas." Resalta la importancia extraordinaria y los efectos nuevos y decisivos que pueden lograrse con una colaboración íntima del Ejército del Aire con aquellos de superficie: secreto de victoria relámpago.

Para que fuese el Arma aérea el elemento que devolviera acción y movilidad al combate hacía falta analizarla bien y a fondo, tanto en sus efectos como en sus posibilidades. Y sobre todo, pensando en encontrar "un antídoto contra la desaparición del movimiento". Hacía falta estudiar los efectos combinados de la Aviación con los elementos de guerra ya existentes y con los nuevos que hubiera que crear. De otro modo, por su efecto decisivo sobre aquellas tropas sin motorizar ni acorazar, debía llevar efectivamente a la guerra de posiciones, a la línea Maginot y a la desaparición de la Estrategia y del Arte militar.

Hacía que comprender la necesidad de la "motorización" para evitar la inaceptable diferencia de velocidad entre los "ejércitos a pie" y las máquinas aéreas (entre tierra y aire), que convierte a aquellos ejércitos, prácticamente, en "frentes estabilizados".

Aumentaba la utilidad e importancia del tanque, único

que puede moverse con cierta libertad y garantía bajo la Aviación enemiga.

Era ese el único camino para llegar a comprender que la guerra moderna ha de tener como base un empleo de "masas compactas de aviones y tanques". Y que el máximo resultado "en tierra" ha de lograrse del efecto combinado "avión-tanque". Naciendo así las "brigadas motorizadas" y "acorazadas", que operando bajo el auxilio continuo y directo de una cierta modalidad de la Aviación (Aviación de cooperación o auxilio al Ejército), creen la guerra relámpago (Blitz-Krieg), que hemos visto producirse y repetirse en diversos frentes con tan definitivos resultados. Cuya doctrina nueva ha significado el desconcierto de los Mandos aliados.

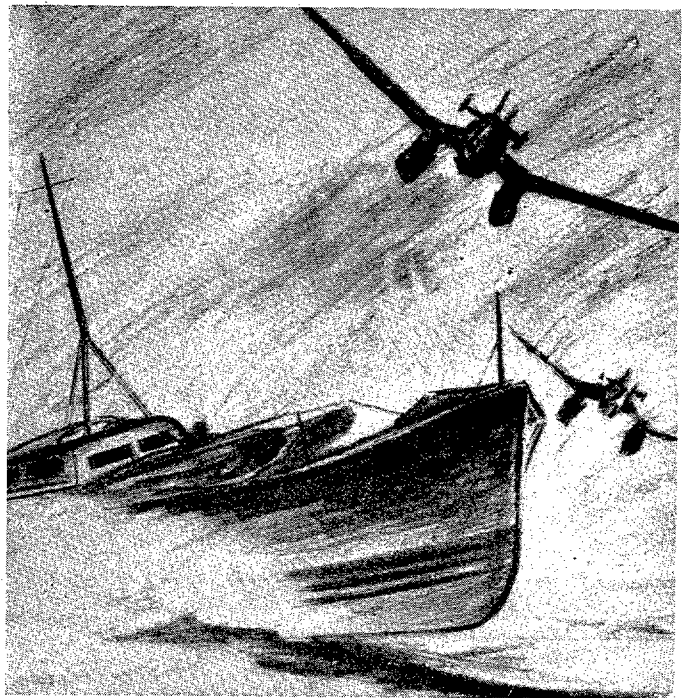
Se comprende que la guerra moderna "en el mar" necesitaba también agilidad y sutileza para que allí, como en tierra, no se produjese una diferencia de velocidades (entre el mar y el aire) que dejase convertida a la Marina en "fuertes islas artilladas".

Nace en el mar, para los Mandos navales que supieron comprender y aplicar la "variante aérea al mar", la necesidad de las "lanchas rápidas torpederas" con protección anti-aérea. Así como la necesidad de "submarinos de gran radio de acción", en íntimo enlace y acción combinada con la Aviación.

Llegándose a la consecuencia de que:

Así como en tierra el máximo efecto y la recuperación de la guerra de movimiento está en el desarrollo del empleo combinado "avión-tanque", en el mar ese mismo secreto tiene la traducción marítima del empleo combinado "avión-submarino". A la motorización del Ejército de Tierra corresponden en el mar las lanchas rápidas torpederas (velocidad bajo la Aviación).

Dice el ex ministro del Aire Pierre Cot en sus artículos en *The Aeroplane* (reproducidos en el número 15 (67) de



A la motorización de los Ejércitos de Tierra corresponden en el mar las "lanchas rápidas torpederas" (velocidad bajo la Aviación).

REVISTA DE AERONAUTICA española del mes de febrero):

"Nadie hasta hoy ha estudiado seriamente 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."

"A principios de 1939 se suprimió toda la organización de Jaumeaud. Francia desechó la idea de las divisiones aéreas en el preciso momento en que Alemania empezó a ponerla en práctica." "El Estado Mayor General de Francia volvió la espalda a los paracaidistas precisamente en el momento en que los generales alemanes desarrollaban y perfeccionaban la idea."

"Alemania se preparó para una guerra de movimiento, "guerra relámpago", y Francia para una guerra de posiciones. La guerra moderna de movimiento se basa en el empleo de masas compactas de aviones y tanques. Por el contrario, la guerra de posiciones se basa en el empleo de "líneas" como la Maginot y en el de armas defensivas, como cañones y ametralladoras."

* * *

Nosotros vemos la escala de necesidades siguientes:

1. El Mando tiene que ver (Aviación).
2. El Mando tiene que conocer, que saber (Aviación-Radio).
3. El Mando tiene que ordenar (Comunicaciones).
4. El Mando tiene que operar, tiene que actuar (Aviación, motorización, lanchas rápidas, submarinos y paracaidismo).
5. El Mando tiene que reforzar, asegurar y obtener efectos decisivos (Ejército, Marina, Aviación; ocupación de "objetivos geográfico - estratégicos" y "geográfico - económicos").

6. El Mando tiene que llevar en la mano la política militar que prepara y hace luego posible la "guerra económica" (bloqueo terrestre, naval y aéreo, así como el "contrabqueo").

Esta visión y estas necesidades, puramente militares, no era posible que fuesen vistas ni tenidas en cuenta de la misma manera por todas las naciones.

Hay pueblos que piensan en la guerra por espíritu de conservación. Pero hay pueblos que no pueden abstenerse de pensar en ella porque forma la esencia de su vida y el fondo de su ética.

Esa psicología distinta de cada pueblo entra en parte muy considerable en sus interpretaciones y decisiones ante un mismo fenómeno o caso a resolver.

Es imposible que se comporte de igual manera frente a la aparición de la Aviación la raza anglosajona, mercantil por antonomasia; la germana, de raigambre militar hasta en su época legendaria y en su música, o las razas latinas, madres de cultura, arte y civilización.

Lógica y fatalmente, los Estados Unidos tenían que enfocar el problema bajo el prisma "mercantil" y llegar a construir naves aéreas como el último tipo Douglas, insuperable en su estilo "comercial". Alemania dejaría anquilosarse al Junkers como "camión del aire" pensando en transportes marciales y vida de campaña a la intemperie, vistiendo, en cambio, sus prototipos (como el Heinkel y el Messerschmitt) con equipo militar que los hace verdaderos "gladiadores del

combate aéreo". Mientras que Inglaterra se especializa en hidros, al empeñarse en hacer nadar con preferencia a sus mejores creaciones, Francia se duerme soñando con L'Armée.

* * *

Por otra parte, y pensando en la Aviación militar, no queremos aceptar que solamente los hombres, los Mandos de los pueblos que militan en el Eje, supieron ver y comprender lo que la guerra europea significó y las reales consecuencias que había que deducir. No hay ninguna razón que justifique esa exclusividad.

Ahí está el Tratado de Versalles (redactado precisamente por los vencedores de Alemania en la guerra del 14), que es una prueba muy clara de que ya entonces aquellos hombres, a pesar de la falta de perspectiva que daba el hallarse recién terminada la guerra, supieron comprender y ponderar las grandes consecuencias que se preveían para un porvenir inmediato a causa de la aparición y de la influencia que la Aviación iba a tener en el combate.

Por ese Tratado se le permitió a Alemania conservar cierta parte de Ejército y Marina, pero en cambio se le prohibió de una manera radical que pudiera tener Aviación militar.

¿Cómo explicar entonces que al llevar esta convicción general a la práctica sean las naciones del Eje (especialmente Alemania) las que aparecen como potencias militares aéreas y sean, en cambio, los aliados quienes resultan olvidados de la gran importancia que ellos mismos dieron al elemento aéreo al terminar aquella guerra y elaborar el Tratado de Versalles?

Nos parece que lo mejor es tratar de encontrar un hecho que sea común a las naciones del Eje y que no se haya producido en los actuales aliados. Sería una posible explicación.

En ese orden encontramos que tanto Alemania como Italia han sufrido una enorme convulsión con sus respectivas "revoluciones totalitarias" ("fascista" y "nazi"). Mientras Inglaterra, Francia y Estados Unidos no han podido introducir cambios demasiado bruscos ni profundos, debido a que la victoria afianzó más aún sus "sistemas democráticos" y reforzó los compromisos y los intereses creados.

Con la alegría del triunfo y la gratitud hacia aquellos que lo personificaban, todo cambio demasiado hondo o demasiado nuevo (que pudiera afectarlos) se hizo imposible.

En favor y refuerzo de este modo de ver podemos argumentar que Italia, que fué de los vencedores (lado aliado de 1914-18) y que ahora constituye el Eje, única nación de entre las entonces "victoriosas" que a pesar de ello ha sufrido una revolución, aparece como una potencia aérea.

También Rusia, que sufrió una revolución, la más profunda y radical, aparece entre los actuales aliados como el único que dió a su defensa armada un estilo de "predominio aéreo".

Se nos podría argumentar que el Japón también aparece como "potencia aérea moderna" sin haber sufrido revolución.

El Japón, frente a la China y frente a Rusia, soviéticas y asiáticas, representa el orden, el estilo totalitario y una "etiqueta europea", por lo menos en lo que corresponde a progreso mecánico, industrial y militar. Aunque permanezca en lo ético, racial y religioso completamente "japonés y



Italia, la única nación de entre las victoriosas de la guerra europea, que no obstante su triunfo acometió su revolución totalitaria, aparece ahora en el Eje como potencia aérea.

oriental", con todo el peso y la profunda raigambre tradicional de sus dos mil cien años de Misión imperial.

Esta duplicidad bien equivale a una revolución, aunque no la hayamos comprendido totalmente. Tras el telón de su sonrisa estereotipada disimula toda la perseverancia y el mismo épico heroísmo de la época fantasmal y terrible que nos descubren sus extraños dioses, sus monstruos y sus antiguos templos.

Bajo el casco y el equipo de un soldado japonés actual siguen viviendo la coraza, las dos espadas y el espíritu de un "samurai".

El Ejército y el pueblo japonés han comprendido y empleado la Aviación.

Pero el Arma aérea no ha hecho desaparecer el "harakiri".

Esta maravillosa cubicación de lo más moderno con lo más ancestral, esta penetración o convivencia de dos mundos, que sólo podía realizarlas el pueblo japonés, no diremos que equivale, sino que supera a la más completa revolución que

se haya verificado en los tiempos actuales. Y también es la más definitiva.

Por tanto, hay un punto firme en que apoyar nuestra argumentación. Todos los pueblos que han sufrido una profunda revolución después de terminada la guerra europea (Alemania, Italia, Rusia, Japón), cualquiera que fuese el frente en que combatieron en el año 14 y cualquiera que haya sido el espíritu que la animase (comunismo, fascismo, tradicionalismo japonés), aparecen ahora como potencias militares aéreas.

Por el contrario, las naciones que no han sufrido profundas reacciones se han presentado al combate con sus viejos estilos militares de tipo terrestre y naval, aunque hayan llegado en sus concesiones hasta los últimos grados de su evolución (socialismo comunista, frentes populares, etc.).

La consecuencia que se saca es que el secreto de haber podido o no efectuar la transformación a potencia aérea estriba concretamente en haber o no podido vencer la *inercia del estilo antiguo nacional* y la de los organismos que resultaban afectados (momentáneamente al menos) con la evolución a *potencia aérea*. Es una cuestión de "lastre".

* * *

No estaría completo este estudio crítico si no tocásemos, aunque sólo sea de pasada, lo que una mentalidad aérea, o el estar vuelto totalmente de espaldas al aire, puede influir en la organización y movilización industrial del país, de tan enorme influencia en la economía de guerra.

Pierre Cot no cree que pueda hablarse de "producción mensual" en una industria aeronáutica, y arguye para demostrarlo con la necesidad de la fabricación del utilaje.

Nosotros, por el contrario, creemos que sí. En efecto, si se considera que ciertos tipos de aviones grandes de bombardeo exigen para su construcción de 26.000 a 30.000 horas de trabajo, considerando una fábrica de 1.000 obreros y en turno normal de trabajo de ocho horas, saldría un aparato de bombardeo cada tres días y medio. Un aparato de caza se podría producir cada catorce horas de trabajo de esos 1.000 obreros trabajando jornadas de ocho horas. Es decir, un caza en menos de dos días.

En cambio, si consideramos una fábrica de tipo moderno de 7.000 obreros (que no es ningún disparate ni ninguna excepción), se produciría un avión de bombardeo cada cuatro horas y un caza cada dos horas. El doble número de aviones trabajando a dos turnos. Y el triple si se completan los tres turnos de ocho horas para emplear la jornada entera de las veinticuatro horas.

Pensando, pues, en seis aviones de bombardeo diarios y en doce aviones de caza también diarios (por cada fábrica de 7.000 obreros), y pensando en una evolución continua del utilaje, tipos y modificaciones "sobre la marcha", así como en una "política de pedidos" o "programa de fabricación" bien meditados (y nunca interrumpidos ni modificados cuando se vaya por la mitad), *puede y debe hablarse de "producción mensual"*. Ya que se podría hablar incluso de la semanal, la diaria y hasta la horaria.

Claro que nada de esto ocurre con una organización tan retardada como la tenía Francia, por haber errado el camino, bajo las opiniones y resistencias de los Altos Mandos, hacia las doctrinas que desembocaron en el error colosal de la línea Maginot. En vez de una política económica de guerra a base de haber convertido a tiempo a Francia en potencia militar aérea, de lo cual es base una movilización industrial en general y de la industria aeronáutica en particular.

Se ve una enorme desorientación y cambios continuos en los "planes de construcción" o "pedidos" hechos a la industria, mal pensados y continuamente suspendidos o variados. Haciendo también imposible que ninguno de los pedidos pudiera jamás servirse ni en la fecha ni en el número encargados. Y creando gran desorientación y desconfianza en las industrias, con el natural descontento y perjuicio económico en todos los órdenes.

* * *

Como ocurre siempre, la diferencia entre las doctrinas aceptadas en unos y otros países hace variar los presupuestos concedidos en cada cual para las fuerzas aéreas dentro de la defensa nacional.

Tomamos del artículo antes citado los siguientes datos, cuya exactitud no ha sido aún refutada:

PRESUPUESTOS DEL AIRE

(En millones de dólares.)

AÑOS	FRANCIA		INGLATERRA		ALEMANIA	
	TOTAL	Porcentaje respecto al total para la defensa nacional	TOTAL	Porcentaje respecto al total para la defensa nacional	TOTAL	Porcentaje respecto al total para la defensa nacional
1935.....	160	22	140	23	900	30
1930.....	162	23	280	34	1.000	33
1937.....	170	22	420	34	1.200	34
1918.....	230	27	600	34	1.550	33
1939.....	380	27	700	34	2.500	33
	1.102	24	2.140	32	7.200	33

Nos parece que no es posible que hubiese muchos generales o jefes de Aviación, ni técnicos ingenieros aeronáuticos, formando parte de aquel Estado Mayor General francés o asesorando al Mando.

"Hasta la primavera de 1938 el Estado Mayor General francés no advirtió su equivocación."

Nosotros, como militares (y más concretamente todavía, como aviadores), nos fijamos especialmente en la organización de la industria aeronáutica, en la importancia de los presupuestos de Aviación dentro de los de defensa nacional y en la diferencia de "las dos doctrinas", tan distintas, que se dedujeron de la aparición de la Aviación en el campo de batalla.

Antes del conflicto cabía preguntar cuál de los dos conceptos de la guerra moderna era el más acertado. En la actualidad ya los hechos han hablado.

Para terminar queremos incluir la siguiente noticia, que tiene todo el carácter de un "viraje en la vertical", y a la cual es posible que no se le haya dado toda la importancia que su contenido encierra:

"NORTEAMERICA ANTE LA GUERRA

Medidas para modernizar el Estado Mayor norteamericano.

Washington, 10. — El Departamento de Guerra publica las medidas que han sido adoptadas para modernizar el Estado Mayor del Ejército norteamericano.



Nos fijamos especialmente en las industrias y factorías de importancia e interés aeronáutico.

Estas medidas se resumen en esencia en la participación de oficiales de Aviación en los trabajos del Estado Mayor, el nombramiento de generales jóvenes y la reducción del número de componentes del propio Estado Mayor hasta no ser más que una quinta parte de lo que era.

El General George Mac Marney, de Aviación, ha sido nombrado jefe adjunto del Estado Mayor, desempeñando el puesto de jefe supremo. Se recuerda que Mac Marney era miembro de la Comisión encargada de investigar las responsabilidades en el ataque japonés de Pearl Harbour del 7 de diciembre pasado.

Marshall es el más viejo de todos los componentes del Estado Mayor. Tiene sesenta y un años, pues todos los demás tienen una edad media de cincuenta años.

Las principales funciones del reorganizado Estado Mayor serán las de establecer planes de operaciones militares y la promulgación de los reglamentos concernientes a las fuerzas armadas. Los círculos competentes declaran que la reorganización está inspirada en modelo alemán.—Efe."

* * *

Creemos haber dejado de relieve lo que nos parecía más digno de hacerse resaltar en el contraste de esas "dos doctrinas" que nacieron de la guerra del 1914-1918 y de la aparición de la Aviación en el combate.