



Papel de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en una política de fuerza

Por ALEXANDER P. SEVERSKY

(De *Air Affairs*.)

I

La revalorización de la relación estratégica de las fuerzas de Tierra, Mar y Aire es de grandísima importancia en este momento. Jamás en la Historia ha jugado la política de fuerza tan intensamente como en nuestros días. Nos vemos obligados a empuñar una gran estaca, que no será tomada en consideración como no sea de la madera adecuada.

Si la Fuerza Aérea norteamericana hubiera seguido siendo una fuerza auxiliar del Ejército y de la Marina, con la misión principal de realzar la eficacia de las fuerzas de superficie, el que la Aviación se hubiera sumado a la ecuación militar no hubiera cambiado materialmente el carácter de la política nacional. Pero como desde que, como diremos más adelante, ha adquirido la altura de una fuerza estratégica y es hoy día la única fuerza que puede llevar la guerra al enemigo por sus propios medios, la política de fuerza pudiera convertirse de nuevo en el instrumento adecuado para la paz.

A través de los siglos, el empleo de la fuerza en la política internacional ha sido considerado

como argumento *persuasivo*. Sin embargo, la capacidad de una nación para mantener una fuerza adecuada en relación con otras naciones es, con frecuencia, una cuestión crítica, porque, una vez creada esa fuerza, ejerce una gran influencia, no sólo sobre otras naciones, sino también sobre la ideología y sistema económico propios.

Por consiguiente, una de las principales consideraciones de la política de la nación debe ser la creación de una fuerza lo suficientemente poderosa para actuar como elemento disuasivo de la agresión con sólo existir: una fuerza que pueda asegurar la victoria en caso de que el conflicto se hiciera inevitable, sin imponer un esfuerzo excesivo a la economía nacional. Estoy convencido de que si podemos desarrollar la aviación militar hasta sus posibilidades máximas, en relación con las posibilidades técnicas de nuestros días, podemos crear una fuerza que garantice la paz para un futuro previsible. No obstante, esperemos que con el tiempo la inteligencia humana alcance ese estado de perfec-

ción en que sea capaz de resolver las diferencias internacionales de manera pacífica.

Desgraciadamente, los acontecimientos actuales no garantizan que las naciones del mundo sean capaces de resolver sus diferencias pacíficamente. Los Estados Unidos no han llegado a ser todavía un árbitro eficaz en las disputas internacionales. Sigue dándose el caso de que el arbitraje por la fuerza no haya sido proscrito por la raza humana. Por tanto, no se ha eliminado el peligro de un nuevo conflicto armado.

El mundo sigue revuelto. Ha sido dividido, geográfica e ideológicamente, en dos mitades contrarias. Una mitad está organizada bajo la dirección de un Estado policía, que es, en todos aspectos, tan totalitario como el último régimen nazi en Alemania. La otra mitad está unida bajo la dirección de las naciones democráticas de habla inglesa. El grupo totalitario consiste en autómatas que se arrojarían instantáneamente a la guerra en cuanto un solo hombre se lo mandara. Por esa misma razón está condenado a desintegrarse y hundirse una vez que la autoridad del dictador se vea en peligro.

Nuestra mitad es una fraternidad de hombres libres, inspirados espiritualmente. Si aceptamos el desafío de la agresión y luchamos, no será por un hombre, ni por una clase social, sino por ideales que no pueden comprometerse. Por consiguiente, nuestra voluntad de resistir y vencer será infinitamente más fuerte.

Las comunicaciones y el transporte han reducido las distancias de este planeta de tal modo que se ha hecho difícil, por no decir imposible, la coexistencia de dos sistemas sociales y morales diametralmente opuestos. Es posible que sea excesivamente pesimista, aunque más bien creo que estoy en la realidad. Pero me parece que no hay más que dos medios por los que se puede lograr un mundo pacífico:

Primero: Una ideología sucumbirá ante la otra mediante contaminación e infiltración. El sistema más viril y enérgico dominará al más débil por medio de una revolución interna, creando de este modo una ideología única y uniforme en todo el mundo y estableciendo una paz, ya por persuasión o por dominación, que tal vez dure un siglo.

Segundo: Si no se consigue el triunfo ideológico de ninguno de los dos sistemas, tendrá lugar un conflicto militar irremediamente, y el lado victorioso podrá mantener la paz por un siglo, si no para siempre.

En estas circunstancias no debemos temer en-

frentarnos con los hechos. Aun cuando pensamos que la guerra es algo horrible y odioso, tenemos que reconocer que hay una posibilidad constante de que se produzca, y debemos prepararnos para cualquier eventualidad. El desánimo por parte nuestra sería, sencillamente, una invitación a que los dictadores ambiciosos se dirigieran contra nosotros.

A través de la Historia vemos que los modos de transporte predominantes son los que han determinado el carácter de la guerra y su estrategia. Han fijado los medios y los caminos por los cuales se puede causar la destrucción del enemigo. Por consiguiente, cualquier estudio de la estrategia que se haga debe partir del transporte. El hecho dominante de nuestra época es que hemos entrado en la era aérea. El "océano" aéreo que rodea a nuestro globo se ha convertido en el medio de transporte más eficaz. Por consiguiente, no cabe duda de que el próximo conflicto de importancia se librará en el aire. El choque decisivo de hombres y máquinas ascenderá desde la superficie de la tierra al aire. El resultado de esta batalla en la tercera dimensión será definitivo. Las fuerzas y armas de superficie carecerán de sentido hasta que se llegue a la conclusión de la lucha en el aire. Los pueblos que posean mayor habilidad aeronáutica tendrán en su mano el destino de la Humanidad, del mismo modo que en la era del poder terrestre y naval los soldados y marinos tuvieron en las suyas el destino de las naciones.

La Aviación es una fuerza militar eminentemente técnica y científica. Mandada por los que entienden sus leyes y aplicaciones, puede lograr su fin con el menor daño posible. Un floretista hábil puede desarmar a su adversario por medio de un ligero golpe que le imposibilite seguir la esgrima. Un buen tiro coloca la bala en un órgano vital del animal y no estropea su piel, mientras que un tirador falto de experiencia mutilará el cuerpo del animal al tratar de capturarlo. La Aviación, en manos de naciones civilizadas, con una técnica muy avanzada, puede ser la más humana de todas las fuerzas militares. Atacando hábilmente en los puntos vitales de la anatomía militar enemiga, puede paralizar a su contrario y dominarlo con el mínimo de pérdidas y de destrucción por ambas partes. Pero si las armas de la Aviación, incluida la bomba atómica, son esgrimidas con fuerza superior por pueblos más primitivos, es posible que veamos llegar el fin de la civilización.

II

Antes de discutir el papel de nuestra futura aviación en los planes de la nación, permitidme recapitular brevemente la evolución de la Aviación desde la primera guerra mundial hasta el momento actual.

El avión, incluso en su forma primitiva, desempeñó un papel importantísimo en la primera guerra mundial; pero sus valores tácticos y estratégicos, basados en sus características de entonces, no eran convincentes para el observador medio. Sólo aquellos que se molestaron en analizar el asunto a conciencia pudieron discernir el papel destinado a la Aviación y comprendieron la misión destinada a la Fuerza Aérea como fuerza suprema en el futuro conflicto.

Era tan difícil el prever las posibilidades futuras porque no se habían operado cambios técnicos revolucionarios en los métodos del vuelo y de la propulsión, porque parecía haber límites marcados en la velocidad del avión, en su tamaño y en su capacidad de transporte. Estas supuestas limitaciones redujeron a la Aviación a un papel secundario en nuestro concepto estratégico y en los planes que se hicieron para la próxima guerra. Eso, a su vez, fué la causa de nuestra trágica falta de preparación cuando la guerra se produjo. El aeroplano parecía, sencillamente, otra arma que venía a sumarse al arsenal de nuestras fuerzas de Tierra y Mar. Nadie pensó en una Fuerza Aérea en sí, como tampoco se pensaba en que las granadas y las bayonetas lo fueran. Es que, sencillamente, no se le dió categoría como fuerza militar estratégica.

Al finalizar la segunda guerra mundial ha cambiado totalmente el cuadro. Es cierto que el conflicto se libró y ganó con el aparato convencional del tipo del de los hermanos Wright, sólo que más grande y más rápido; pero todas las naciones combatientes, y Alemania en particular, se encontraban en el umbral del momento revolucionario del vuelo y de la propulsión. Nuevos descubrimientos han abierto la posibilidad de realizar el vuelo supersónico; se ha desarrollado la propulsión por cohete, y por reacción. Incluso sin estas sorprendentes innovaciones, el avión había madurado de tal modo para el final de la guerra, que de un arma auxiliar de los ejércitos más antiguos (Ejército y Marina) se había convertido en el arma principal, en un Ejército totalmente nuevo, constituyendo una nueva fuerza militar de carácter estratégi-

co. Se había convertido en el método más eficaz para hacer la guerra en un medio nuevo: en el aire. Podía, actuando con independencia, destruir la capacidad de hacer la guerra y los recursos que la alimentaban, logrando con ello el cese de las hostilidades.

Este contraste entre las condiciones tras la primera y la segunda guerra mundiales es de una importancia práctica inmensa.

Hace algún tiempo los que, como nosotros, insistíamos en el empleo de aviones más avanzados ofrecidos por las nuevas posibilidades aeronáuticas nos veíamos despedidos como soñadores. Se nos acusaba de restar eficacia al esfuerzo bélico porque, se decía, teníamos que luchar con las armas bien probadas que entonces teníamos. Pronto la misma guerra demostró que si no se hacían con mucha anterioridad planes estratégicos y tácticos, y no se les dotaba de armas del mañana nos encontraríamos en el campo de batalla con las armas de ayer.

Una vez más, hoy día, aquellos que luchan por prever lo que ha de ser la guerra venidera sin inhibiciones mentales, se ven motejados de exagerados y fantásticos. Pero esperemos que este escepticismo y esta inercia puedan verse superados. Hay que hacer una gran labor iluminando al público respecto al buen camino. Tenemos que hacer los planes para la guerra futura, no en términos de ayer, sino de mañana. Repito que el peligro de ganar una guerra es que la nación victoriosa tiende a sentirse satisfecha con las armas que le concedieron la victoria. Esta vez tenemos que enfrentarnos con este peligro y resolverlo.

Fundamentalmente, una fuerza militar estratégica es la que se basta a sí misma en su propio medio sin depender de su base; la que es capaz de asumir el mando de su medio al mismo tiempo que se lo niega al enemigo. Asumiendo de este modo la libertad de acción en su propio medio, puede hacer que las hostilidades terminen mediante la aplicación directa de la fuerza sobre los medios de que el enemigo dispone para hacer la guerra.

Por eso es por lo que antiguamente los Ejércitos eran fuerzas estratégicas de tierra y las Marinas lo eran de alta mar. Hoy día, en que ninguna de las dos puede mantener una batalla bajo un cielo hostil, han dejado de ser fuerzas estratégicas para convertirse en auxiliares de la Aviación. Me doy perfecta cuenta de que este hecho tan revolucionario no es fácil de admitir. Pero es un hecho que debe tenerse en cuenta si

es que hemos de sobrevivir una vez que ha cambiado la situación.

No quiero decir que podemos pasarnos sin fuerzas de tierra y de mar, pero lo que sí quiero indicar es que hay que asignar de nuevo la responsabilidad que le incumbe a cada uno de los miembros que integran este conjunto. En condiciones estratégicas nuevas, las fuerzas de tierra y de mar desempeñarán principalmente un papel de apoyo de la punta de lanza de nuestra ofensiva: la fuerza aérea.

Cuanto antes cambiemos el sistema y libremos a esta fuerza de la dependencia de las fuerzas de tierra y de mar, mayor será su independencia y capacidad para lograr la victoria. Requiere no sólo autonomía en la organización, sino la máxima autonomía en la acción. Todos los servicios técnicos y todo el talento de la nación debe ser encaminado a dotar a la Aviación de la facultad de realizar su misión directamente, desde nuestro continente, sin necesidad de bases alejadas en ultramar.

Al actuar como testigo ante la Comisión de Planes Aéreos del Presidente, el doctor Vanevar Bush declaró que la seguridad de los Estados Unidos exige el dominio potencial del aire "a una distancia considerable más allá de nuestros límites". Es una pena que no llevara su deducción a su conclusión lógica, a saber: Que este dominio debiera extenderse más allá de nuestros límites *alrededor del mundo*. Mi opinión es que, a menos que poseamos una Aviación capaz de lograr el control directo total desde nuestro continente, perderemos la próxima guerra.

III

Voy a tratar ahora brevemente de la cuestión de la bomba atómica. Podemos atajar la confusión y los perjuicios que puedan derivarse haciendo notar que los hombres de ciencia que tratan de la cuestión atómica, que son inmejorables en su propio campo, no son militares. No abarcan necesariamente el arte de la guerra y están inclinados a confundir las bombas atómicas con una nueva fuerza militar comparable a las de tierra, mar o aire. Teóricamente descargan la bomba con sorprendente precisión sobre el objetivo, sin interceptación ninguna y también sin ninguna comprensión de los problemas tácticos que implica su lanzamiento. En esta base profetizan que la guerra próxima será una guerra de aniquilación mutua, una guerra sin que la victoria la logre ninguno de los bandos, una guerra suicida.

Nos dicen que habrá una bomba tan terrible que podrá destruir naciones de una sola vez, e incluso nuestro planeta. Si eso es posible estoy seguro de que algún hombre de ciencia la construirá; podemos tener la seguridad de que la obligará a hacer explosión sólo para demostrar que puede hacerse, aunque todo lo lleve el diablo. En ese caso el problema de la defensa nacional se simplificaría grandemente. La aceptación por parte de ellos de que la bomba es una fuerza apocalíptica, junto con la aparente imposibilidad de resolver pacíficamente las diferencias internacionales, tienden a sumir a nuestro pueblo en el pavor o a que caiga en una apatía fatalista. Creo que este cuadro no sólo está desenfocado, sino que su origen parte de nuestros posibles enemigos y de la quinta columna. Este histerismo atómico fomenta la desunión interna y la desmoralización. Si la propaganda del temor que rodea a la bomba atómica pudiera extenderse a la población de las naciones totalitarias, podría tener cierta justificación. Pero se extiende sólo por nuestra región del globo, donde la gente odia la guerra de modo innato. Estoy dispuesto a apostar que los dictadores no atemorizan a sus súbditos con este sentimiento de derrota tan desconsolador.

Visité Hiroshima y Nagasaki y representé al secretario de Guerra de los Estados Unidos durante todas las pruebas realizadas en Bikini. No disminuyo ni un ápice la potencia de la bomba atómica. Pero creo que se ha exagerado mucho su significado táctico.

La bomba atómica no es una fuerza militar. Es, sencillamente, una bomba nueva más devastadora. Y como cualquier otra bomba, debe ser llevada al lugar preciso en el momento debido por medio de una combinación de fuerzas militares antes de que pueda servir de instrumento para obtener una decisión. Así que no ha de ser el amontonamiento de bombas atómicas lo que decida la partida, sino los mejores medios de lanzarla. Y eso significa una aviación superior. No estoy sacando conclusiones académicas. Estoy haciendo la importantísima aclaración de que mientras la bomba tenga una limitación finita o limitada, no puede anular la ciencia de la guerra. Todavía no ha eliminado la necesidad de hacer planes para lograr la fuerza militar más eficaz para lanzarla.

No fué la bomba atómica lo que revolucionó la guerra moderna, sino los excelentes medios de lanzarla: la posibilidad de que la humanidad utilizara el aire como medio de transporte.

Muy poca gente capta ese hecho, aun cuando fué demostrado con toda claridad en la última guerra. Los que negaron o no pudieron ver esta revolución en el arte de la guerra se dieron cuenta, por fin, de su realidad cuando la explosión y devastación producida por la desintegración del átomo lo hizo patente. Sólo por temor a manifestar su ignorancia esa gente continúa tozudamente insistiendo que la fuerza atómica deja a la Aviación como algo anticuado, lo cual es una pura tontería.

Si tenemos que reorientar hoy nuestros puntos de vista acerca de la fuerza militar como factor en los planes de la nación, no lo es tanto debido a la existencia de un explosivo mejor bajo la forma de bomba atómica, como debido a la aplicación de la fuerza militar, con sus resultados devastadores, que pueden llegar directamente hasta el corazón industrial enemigo por el empleo de unos medios aeronáuticos superiores, con los cuales logra llevar la destrucción al adversario. Una vez que conseguimos el dominio del aire y la libertad de la navegación aérea, el que se emplee la nitroglicerina o la desintegración del átomo como fuerza demoleadora es de importancia secundaria.

Por consiguiente, es un pleito fingido el si es aconsejable invertir mayor parte de nuestros recursos nacionales en explosivos atómicos más costosos y menos en los medios de lanzarlos, o viceversa. Depende principalmente de la naturaleza de los objetivos y de la economía de guerra total. En este punto no parece ser que en todos los casos sea la bomba atómica el medio más eficaz de destrucción.

Dejando que la simple existencia o posesión de las bombas atómicas deforme el vasto cuadro estratégico, nos encontramos en peligro de dar lugar a un falso sentido de seguridad, por una parte, y un falso sentido de derrota y desesperanza por otra. Otro peligro es que podemos valorar con exceso la bomba, dentro de nuestros planes nacionales, hasta el punto en que nos veamos obligados a llevar a cabo una ofensiva prematura, con todas sus trágicas consecuencias.

IV

Como aviador y como estudiante de la guerra me parece que estamos repitiendo el histórico error, de todos conocido, a que las naciones victoriosas se ven siempre expuestas, a saber: Nos estamos preparando para ganar la próxima guerra con los métodos y las armas que demostraron ser acertados durante la última contienda.

Ganamos la última guerra con "Task forces" (Fuerzas Operativas Mixtas). Por consiguiente, nos estamos preparando para la próxima guerra con unas mucho mayores y mejores, en realidad con unas "Task forces" colosales. Es un paralelo fatal de lo que sucedió después de la primera guerra mundial. Los franceses ganaron en aquel tiempo la guerra en las trincheras. Por tanto, pusieron todos sus recursos y todo su esfuerzo en una trinchera supercolosal, a base de acero y de cemento, llamada la Línea Maginot. Tenía todos los detalles de la técnica moderna. Pero estratégicamente seguía siendo una trinchera, una barrera de superficie dictada sobre el supuesto de un conflicto estático. Ya sabemos todo lo trágicamente inútil que resultó ser la Línea Maginot. Pero parece ser que esto no nos impide hacer algo equivalente. Es cierto que al crear nuestras nuevas "Task forces" las barcazas de asalto han sido sustituidas por superbarcazas, que parecen acorazados modificados que disparan cohetes V-2. Los portaviones de escolta han sido sustituidos por islas flotantes gigantescas. Pero el principio que respalda esta estrategia es el mismo, precisamente como en el caso de la Línea Maginot era el mismo también, y los trágicos resultados serán también los mismos si no corregimos este error a tiempo.

La lucha anfibia por lograr bases intermedias era un estilo de guerra muy transitorio. No era más que la compensación de la falta de una autonomía adecuada de los aviones; autonomía inadecuada, no a causa de las limitaciones técnicas, sino debida al astigmatismo estratégico que se sufría en aquel momento en los altos puestos. La teoría de un imperio provisional, que descansaba en miríadas de bases, apoyadas por grupos trifibios interminables, la considero una completa tontería. Es una idea que puede compararse como equivalente de la Línea Maginot.

Una vez que la Aviación alcance un radio de acción mundial, el eje de nuestra estrategia actual de bases muy diseminadas desaparecerá. Este eje, o punto esencial, es, naturalmente, el *dominio local del aire*. Cuando la autonomía de los aviones abarque todo el mundo, el dominio local quedará fuera de discusión y cualquier intento que se haga por establecer y mantenerlo se verá condenado al desastre. El dominio local del aire puede describirse como "aislacionismo militar". Del mismo modo que el aislacionismo nacional fué posible en los días en que se carecía de comunicaciones y transportes adecuados; así también el dominio local del aire fué posible

sólo en los días de una aviación que tenía un radio de acción limitado.

En mi libro "La victoria por el Poder aéreo", escrito en 1941, enumeraba diez reglas de importancia vital o principios de aplicación de la Fuerza Aérea.

Una de ellas es la siguiente: "La autonomía ofensiva de una aviación debe ser igual a la dimensión máxima del teatro de operaciones." A pesar de la claridad de este concepto, ninguna de las naciones contendientes hizo un esfuerzo por lograr equipar a sus Fuerzas aéreas con aviones que pudieran contar con esa autonomía. Incluso antes de la guerra contábamos con un avión que tenía una autonomía de 8.000 millas. Sin embargo, construimos entonces aviones militares que sólo tenían 2.000 millas de autonomía. La gente que se ocupaba entonces de nuestro destino estratégico no llegó a comprender la suprema importancia que el radio de los aviones tenía en las operaciones.

Fué esta falta de autonomía—el hecho de que los aviones no pudieran cubrir más que una parte del sector de operaciones—lo que permitió establecer y mantener la superioridad aérea local de vez en cuando. Nuestra invasión de Africa tuvo éxito porque la Fuerza Aérea alemana no contaba con una Fuerza Aérea estratégica con capacidad y autonomía suficientes para impedir nuestro desembarco en la costa africana. Para cuando desembarcamos en Italia, la Luftwaffe alemana estaba demasiado debilitada para ofrecer una batalla de verdad en el cielo contra nosotros. Y para cuando invadimos Francia por Normandía nuestra superioridad aérea era, en todos los aspectos prácticos, total.

Encontré a algunas de nuestras divisiones de Infantería, después del Día de la Victoria en Europa, en el río Elba, que era el punto más alejado de nuestra penetración desde el Oeste. Algunos hombres de los que integraban esas fuerzas me contaron que no habían visto ni un solo avión alemán en todo el camino que va desde Normandía hasta el Elba. Nuestro dominio del aire era completo.

El aspecto que ofrecía el cuadro del Pacífico no era muy diferente. Pudimos destruir las fortalezas japonesas en distintos atolones, debido a que los japoneses carecían de una Fuerza Aérea importante que pudiera venir en ayuda de ellos. Estaban aisladas y sólo contaban con escasos servicios aéreos, y, por consiguiente, cayeron en nuestras manos. Pero en el futuro, cuando la Fuerza Aérea ofensiva principal de una nación

sea capaz de alcanzar, a través del aire, todo el mundo, el dominio local del aire será tan absurdo como el dominio local del mar en la era de la Fuerza Naval. ¿Podría haber establecido una nación cualquiera en otros tiempos el dominio de una pequeña parte del océano frente a una Flota real del enemigo? Naturalmente que no. Con esta misma lógica será imposible, en el futuro, mantener el control del aire sobre parte ninguna del océano ni otro punto del continente o de la costa para operaciones anfibias sin derrotar primero la fuerza más importante de la Aviación enemiga.

En la serie de conferencias que recientemente ha dado acerca de la "Aviación en la guerra", especialmente en la que trató de la "Superioridad aérea", lord Tedder hizo la siguiente declaración: "La lucha por la superioridad aérea no es una cosa tan simplista como una batalla naval o una batalla terrestre; no es, ni siquiera, una serie de combates entre aviones de caza. Con frecuencia es una operación eminentemente complicada en la que pueden intervenir toda clase de aviones. Es una campaña más bien que una batalla, y no termina en modo alguno mientras continúen operando los aviones del enemigo. Puede ser muy local y transitoria y abarcar una operación determinada, o puede ser muy vasta y sostenida, como en las etapas finales de la guerra en Europa."

Esta declaración describe exactamente las condiciones en que la Aviación operó en la última guerra, cuando luchaba con la limitación de una autonomía inadecuada. La declaración continuará aplicándose mientras que la autonomía sea limitada, pero con la autonomía total del futuro las conclusiones de lord Tedder habrán de ser revisadas, naturalmente. Dentro de nuevas condiciones la lucha por la superioridad aérea será una cosa tan simplista como una batalla naval o terrestre.

Estoy de acuerdo en que esto puede ser tan complejo como capaz de asumir proporciones semejantes a una campaña; pero será una campaña que tenga dentro de sí una finalidad absoluta. En resumen: discuto que cuando los aviones tengan una autonomía global verdadera el dominio local y transitorio del cielo en un punto cualquiera (excepto en los ataques por sorpresa de carácter no decisivo) quedarán suprimidos. Será imposible proteger una operación de superficie determinada. La acción aérea está destinada a ser amplia, sostenida, y se librará para conseguir un fin. Hasta que tal acción no

se haya concluido será imposible poder pensar en realizar una operación ofensiva combinada o trifibia".

V

Por consiguiente, si no puede establecerse el control local del aire, se ve, con razón, que no pueden mantenerse bases en ultramar. Y si eso es así, percibimos una diferencia estratégica importante entre el carácter de la próxima guerra y la de la última; a saber: que no puede llevarse la guerra hasta el país enemigo con apoyo en bases intermedias. La acción estratégica contra los medios que el enemigo tenga para hacer la guerra deberá tener un carácter puramente aéreo y se emprenderá directamente desde el origen de nuestra propia fuerza.

Ya no podemos confiar con *mantener* bases en el extremo de Europa o frente a la costa de Africa contra un enemigo que cuente con una Aviación moderna, ni tampoco el enemigo puede esperar mantener una base frente al continente de los Estados Unidos, en Bermuda, por ejemplo, donde se hallaría expuesto a recibir todo el ataque de nuestra Fuerza Aérea. ¿Cuánto tiempo sobreviviría? La ecuación es exactamente la misma cuando tratamos de mantener bases frente a las costas de otros continentes sometidos a la fuerza total de la Aviación enemiga.

Mientras empleemos aviones pilotados, la destrucción del enemigo no puede lograrse sin asumir primero el dominio del aire bajo el cual se extiende su territorio. Eso significa una batalla aérea por el dominio del aire. La penetración por medio de aviones pilotados, incluso con propulsión de cohetes y de reactores, es algo inconcebible sin un combate aéreo decisivo. Sólo cuando haya cohetes intercontinentales supersónicos podrá hablarse de penetración sin combate.

Por tanto, la acción aérea inicial con aviones pilotados se convertirá en una batalla aérea de importancia para lograr un fin. Se desprende de ello que hasta que la fuerza enemiga esté dominada, y se haya establecido el dominio del aire, *las bases de ultramar establecidas pensando en una acción decisiva deberán estar situadas de modo tal que un ataque aéreo contra ellas supondrá para el enemigo el riesgo de verse envuelto en una batalla aérea definitiva.* O dicho de otro modo, estas bases situadas al alcance de la fuerza ofensiva de la aviación enemiga continental (ya sean fijas o flotantes, en forma de portaviones) tienen que estar sometidas, o bien a protección por toda nuestra aviación, o

dotadas de su propia Fuerza Aérea, capaz de poner en peligro todos los recursos aéreos enemigos en una batalla aérea de gran importancia. Esto, naturalmente, es materialmente imposible. Puede preverse de modo definitivo, por consiguiente, que esas bases serán arrasadas por la Fuerza Aérea enemiga. Una base sometida a un ataque aéreo total, pero no dotado de una defensa aérea total, será destruida totalmente.

Hay sólo tres zonas que podemos esperar ayudar de modo adecuado: Las Islas Británicas, Alaska y Groenlandia. Las Islas Británicas ofrecen una particularidad muy valiosa en la batalla inicial por el dominio del aire, porque cuenta con una fuerza industrial suficiente para crear su propia máquina de guerra. Inglaterra es capaz de producir y mantener una Fuerza Aérea comparable con la nuestra en calidad y que, junto con nuestra propia Aviación, puede derrotar a un enemigo y mantener el dominio del aire. Una vez conseguido esto podremos mantener bases en cualquier punto que queramos, pero entonces no las necesitaremos.

Alaska y Groenlandia podrían ser atendidas porque podrían ser abastecidas por barcos de cabotaje que navegaran en todo momento bajo un techo de aviones desde las costas americanas, y porque puede mantenerse el aumento de sus Fuerzas aéreas continuamente desde el aire. Cualquier ataque contra ellas supondría para el atacante el riesgo de una batalla decisiva con nuestra Fuerza Aérea.

Pero debiera ser patente, incluso para el hombre de la calle, que no podemos dotar a todas las bases avanzadas ni a todas las bases flotantes con defensas aéreas para evitar la fuerza ofensiva total que una Fuerza Aérea continental pueda lanzar contra cualquiera de ellas. Dentro del radio de acción del enemigo que realice una ofensiva aérea, nuestras bases estarían, por tanto, indefensas. Una estrategia que base su campaña en esas bases está condenada al fracaso. Deténganse a pensar el esfuerzo que deben realizar las Fuerzas de mar y tierra para mantener una base ultramarina preparada para el combate aéreo estratégico. Puede verse fácilmente que el material de gran autonomía que opere directamente desde nuestro propio continente podría producir el mismo grado de destrucción sobre el enemigo con tan sólo una parte de lo que se invierte en vidas humanas y en recursos.

Opino que la economía de la guerra aérea, así como las exigencias estratégicas, requieren que

nuestra Aviación actúe desde nuestro propio territorio nacional sin emplear bases de ultramar, incluso comprendida Inglaterra; que actúe en ataque directo contra la economía industrial del enemigo desde el continente de los EE. UU.

Si la guerra estallara mañana, antes de que ninguno de los beligerantes haya forjado las armas de largo alcance, tendría que ser esencialmente una guerra continuación de la última, de la segunda guerra mundial. Lo mejor que cabe esperar hacer es contener al enemigo, luchando por conseguir el tiempo necesario para crear la indispensable Fuerza Aérea de gran autonomía, única que puede lograr la rendición una vez que se haya logrado el dominio del aire sobre el país enemigo.

La invasión del territorio enemigo perderá su significación estratégica. Incluso durante la segunda guerra mundial la ocupación era principalmente política más bien que una necesidad militar.

VI

Ya no puede basarse nuestra estrategia en las armas "probadas como buenas" del pasado. Los arquitectos estratégicos tienen que construir, poniendo toda su confianza en las armas del mañana. Tenemos que elevar el conflicto humano hasta las mayores alturas de la ciencia y de la tecnología—empresa que sólo la gente de nuestro país, con su genio técnico, puede realizar.

Nuestra presión militar en la política de fuerza tiene que reflejar nuestro ingenio, vastamente superior, y nuestros conocimientos técnicos. Tenemos que hacer ver que no intentamos aceptar una batalla en la superficie de la tierra, donde si llegara el caso nos veríamos superados en número, sin remedio. Nuestra estrategia del futuro será tal que evite, soslayándola, la superioridad que su potencial humano confiere al enemigo.

Decimos que tenemos que ser tan poderosos que no haya enemigo que se atreva a atacarnos. Pero nuestra fuerza sólo puede disuadir a los posibles enemigos si éstos saben la naturaleza de nuestro plan estratégico y se dan cuenta de que no pueden duplicarlo. Por tanto, hagámoslo público, aunque las armas y tácticas especiales deban mantenerse en secreto.

Debemos crear una Fuerza Aérea de composición y características militares tales, que pueda despegar desde nuestro continente, ir a cualquier punto de la superficie del mundo, realizar lo que deba y regresar a las bases metropolitanas. En los días de la *Pax Britannica*, el

mando de todos los mares que rodean a la tierra garantizó una era de paz y de progreso incomparable. Incluso así, en esta era de la Aviación, el Mando del aire sobre el globo puede traer la paz, y una paz plenamente lograda en una era de *Pax Democrática*.

En este aspecto, la importancia estratégica de la Fuerza Aérea americana y su influencia en la política de fuerza será similar a la influencia de la Marina británica en el siglo pasado.

Podemos mantener una Fuerza Aérea limitada que domine el medio decisivo: El aire. Un dominio asegurado del aire dominará la tierra que está bajo él.

La historia se repite. Del mismo modo que Inglaterra en el pasado se dió cuenta de la oportunidad que tenía para extender su influencia por todo el mundo por medio del dominio de los mares, así también se nos ofrece una oportunidad para hacer lo mismo por medio del dominio del aire. De igual manera que Inglaterra pudo mantener una fuerza limitada, decisiva, en un medio decisivo, sin un esfuerzo exagerado por parte de su economía interna, así también nuestra nación puede mantener una Fuerza Aérea positiva sin dislocar la economía doméstica. A Inglaterra le hubiera parecido absurdo en aquel tiempo mantener, además de la Marina, un gran Ejército permanente capaz de enfrentarse con las hordas militares de la Europa continental. Sin embargo, el dominio de los mares le dió tiempo y oportunidad para preparar la Fuerza terrestre necesaria en los momentos críticos.

Del mismo modo nuestra Aviación, dominando el aire, nos ofrecerá tiempo para movilizar la Fuerza necesaria de tierra y de mar, de acuerdo con las necesidades del momento. Lo mismo que Inglaterra, en el pasado, pudo lograr todo esto sin perder su libertad fundamental, así también los Estados Unidos, si renuncian a la idea de crear el mayor Ejército, la mayor Marina y la mayor Fuerza Aérea *simultáneamente*, y se concentra en la Fuerza Aérea como fuerza militar decisiva, puede ser fuerte, sin temor de convertirse en un estado totalitario.

En estos días de incertidumbre, para proteger y preservar la civilización democrática que amamos, no debemos perder tiempo en crear el tipo de Aviación que pueda dominar todo el "océano" aéreo que rodea nuestro planeta. Sólo así este nuevo medio estará libre para todos en tiempo de paz, pero en tiempo de guerra estará sólo abierto para los pueblos libres.