

TEMAS PROFESIONALES



PODER AÉREO Y AVIACIONES NAVALES (II)

INTERPRETACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS AÉREAS EN LOS PRINCIPALES PAÍSES

Introducción



A muestra elegida se estima suficientemente representativa de las diferentes interpretaciones del período entreguerras.

Gran Bretaña

Las Fuerzas Armadas fueron desmovilizadas rápidamente y el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea quedaron reducidas a su mínima expresión.

El gobierno elaboró y la opinión pública aceptó una política de reducción de armamentos que sólo dejó disponibles las Fuerzas Armadas indispensables

y que fueran lo más económicas posible. Los presupuestos de Defensa tuvieron que repartir la exigua asignación recibida entre los tres componentes de las Fuerzas Armadas (Ejército, Armada y Aviación). Los gobiernos británicos habían considerado siempre al poder naval como el más adecuado para alcanzar los objetivos de sus políticas de seguridad nacional y, a partir de la terminación de la contienda, la Armada se antepuso a la Fuerza Aérea en la asignación de los fondos destinados al presupuesto de Defensa.

Los resultados de los bombardeos aéreos realizados en Estados Unidos por el Servicio Aéreo del Ejército contra unidades navales determinaron que la Armada británica constituyera una comisión especial de investigación para analizarlos: la controversia entre el avión y el acorazado había cubierto las páginas de las publicaciones militares, navales y aéreas desde el hundimiento por aviones del Ejército norteamericano, en unos ejercicios de bombardeo contra unidades navales fondeadas, del acorazado ex alemán *Ostfriesland* con algunos impactos directos y otros próximos. Esta comisión llegó, igual que otras nombradas por los presidentes de Estados Unidos, Coolidge, Hoover y Roosevelt, a la conclusión de que las pruebas disponibles no eran suficientes para desviarse apreciablemente de los principios vigentes en la guerra naval. Esta conclusión decía, en otras palabras, que mientras otros poderes navales siguieran construyendo acorazados Gran Bretaña tendría que seguir haciéndolo. Fue el pretexto aducido por el rígido y dogmático pensamiento naval tradicional británico de eludir responsabilidades. El credo del poder de fuego de la artillería naval estaba demasiado arraigado en la mente de los almirantes (1).

El contralmirante británico H. G. Thursfield, argumentando las razones de la comisión de investigación para llegar a su resultado, indicaba que hubo tal número de declaraciones oficiales en relación con las restricciones en la construcción de acorazados, e incluso sobre anularla totalmente, que la opinión pública comenzó a creer que sería verdad (2). Añadía (3) que la comisión, después de deliberar cuatro meses, no pudo publicar muchos de los resultados obtenidos, ya que algunos contradecían puntos de vista muy apreciados por la Armada y la Fuerza Aérea. Uno de los portavoces de la Armada (4) declaró que ésta tenía una respuesta para la opinión pública en relación con los resultados de la comisión, pero que con pleno conocimiento de la gran amenaza que representaban los ataques aéreos se estaban tomando medidas para aumentar la seguridad de las unidades navales, y que para impedir que parte de su asignación del presupuesto de Defensa pudiera ser transferida a la Fuerza Aérea se había acordado reducir entre un 16 y un 20 por 100 el volumen y

(1) Los resultados de esta Comisión de Investigación fueron publicados en Cmd. 5301 y están tratados ampliamente en la *Royal United Service Institution Quarterly*, LXXXII (1937).

(2) THURSFIELD, H. G.: «Battle Ships». *National Review*, CXV, 1940.

(3) THURSFIELD, H. G.: «Sea and air». *National Review*, CXVII, 1941.

(4) ACWORTH, B.: «Britain in danger». London, 1937.

tonelaje de los buques pendientes de construir, empleando el ahorro que se consiguiera en aviones y cañones antiaéreos.

Un artículo periodístico criticaba al gobierno británico (5) en la disputa avión contra buque y revelaba y condenaba la intriga gubernamental para distribuir las asignaciones presupuestarias previstas para la defensa, que dificultaron la modernización del poder bélico británico. Se acusó a la política naval de Gran Bretaña de «fossilizada», debido a que las asignaciones presupuestarias previstas para la defensa en 1929 se repartían en un 57 por 100 para la Armada, un 31 por 100 para Ejército y un 12 por 100 para la Fuerza Aérea.

Al comenzar, después de 1936, el proceso de rearme de las Fuerzas Armadas, la Fuerza Aérea recibió una atención menor sólo a la de los acorazados. Los diseños de los aviones *Spitfire* y *Hurricane* se mejoraron durante este período de rearme, pero su fabricación a gran escala se retrasó.

Unión Soviética

El régimen soviético preparó al país para una guerra a una escala que pocos analistas pudieron sospechar. Se formularon estrategias para las que los recursos humanos y materiales pudieran estar disponibles para ser utilizados en una contienda. El potencial industrial soviético se encauzó para transformarse en poder bélico.

En 1924 Frunze había manifestado que el pésimo estado de la industria soviética impedía aumentar las Fuerzas Armadas y mejorar la calidad de su armamento. Ello hacía extremadamente difícil competir en términos de igualdad con otros Estados. Voroshilov describió, en 1928, como caótico el estado de la industria soviética y que sería causa potencial de una derrota militar en una posible contienda. Afirmó que la finalidad superior de los planes quinquenales de desarrollo (motivados fundamentalmente por temor a una nueva guerra con Alemania) era establecer las industrias básicas de producción de material de guerra y la instrucción tecnológica de la población civil, que tendría que ser movilizada en caso de guerra.

El gobierno soviético estableció, en el período 1928-1938, una economía de guerra que sirvió, casi únicamente, a los intereses de sus Fuerzas Armadas. El poder bélico de la URSS se constituyó en función de su posición geográfica, sus recursos materiales y el número y calidad de sus combatientes.

La Unión Soviética no consiguió alcanzar una producción de material de guerra igual a la de Alemania; acumuló una gran reserva de medios bélicos, pero su capacidad de reemplazarlos en una contienda era insuficiente para combatir en una guerra sin tener que importarlos en cantidad sustancial.

(5) GARVIN, J. L.: «Arms, money and muddle». *Observer*, del 3 de marzo de 1929.

Japón

El pensamiento bélico japonés difería tanto del occidental que sus conceptos estratégicos no pueden ser expuestos con suficiente claridad; por ello, los investigadores occidentales han tendido a atribuir a los japoneses conceptos que sólo son ortodoxos en sus países. Algunos de los que se les atribuyeron no estuvieron nunca en sus mentes o fueron descartados por poco aplicables a la situación en Extremo Oriente. Los almirantes japoneses fueron criticados a menudo por acatar el modo de acción adoptado por su gobierno, teniendo en cuenta las circunstancias peculiares de Extremo Oriente. El proceso de análisis occidental criticó a los mandos navales japoneses por permitir la retirada de unidades navales enemigas una vez que habían impedido que hundieran a los buques transportes de tropas que aquéllos tenían la misión de escoltar; pero estos mandos actuaron de acuerdo con su doctrina naval tradicional y habían alcanzado su objetivo y, por tanto, no parecía razonable criticarlos.

En Japón no podían publicarse críticas u oposición a los planes elaborados por la estrategia de seguridad del gobierno, ni desvelar hechos o teorías de su estrategia bélica; además tenían que adaptarse sustancialmente a las líneas ortodoxas occidentales. La realidad era que su literatura bélica se utilizaba para desinformar al enemigo. Los combates navales previstos en una futura guerra entre Japón y Gran Bretaña en las Indias Orientales se describían de acuerdo con la doctrina naval occidental, en los que la aviación naval japonesa no tomaba, obviamente, parte (6).

El poder aéreo naval fue también casi ignorado en un trabajo (7) en el que se hacía hincapié en la reducción de la flota de combate norteamericana por los submarinos; los supervivientes de los ataques submarinos serían hundidos en combates navales convencionales de superficie.

La batalla de Jutlandia se analizaba desde puntos de vista diferentes por occidentales y japoneses. Los primeros lo hacían por las lecciones objetivas que pudieran obtener, mientras que los segundos por lo que pudieran aprender para utilizarlo en futuras batallas, y clasificaban sus análisis en consecuencia. Un analista japonés, como Mahan, Corbett, Castex, etc., hubiera mantenido los resultados de sus análisis inéditos; los japoneses tradujeron y estudiaron las teorías de Mahan, pero no publicaron ningún trabajo propio significativo sobre poder naval.

Los oficiales navales japoneses no estuvieron nunca interesados en discutir lo que hipotéticas flotas de combate pudieran conseguir en circunstancias también hipotéticas, sino en averiguar lo que podrían hacer en circunstancias cuidadosamente planeadas, y este tema no era asunto para ser divulgado.

(6) ISHIMARO, Tota: «Japan must fight Britain». (Traducción del capitán de navío británico G. V. Rayment). New York, 1936.

(7) MATSUO, Kinoaki: «How Japan plans to win». Boston, 1942.

El pensamiento bélico japonés fue un libro cerrado para los analistas occidentales. Este pensamiento ha estado siempre asociado íntimamente a factores históricos, ideológicos (8) y probablemente culturales.

Desde la más remota antigüedad, las artes marciales fueron las actividades más honorables practicadas en Japón, relegando a un segundo plano a todas las demás. Los japoneses adoptaron los medios de desorganización/destrucción occidentales, adaptándolos a sus bien conocidas artes marciales; su evolución estuvo, desde un principio, asociada, como condición *sine qua non*, al proceso para alcanzar los objetivos de su política de seguridad nacional.

Estados Unidos

Las posibilidades navales del poder aéreo comenzaron a percibirse en Estados Unidos al terminar la primera guerra mundial. El programa trienal de construcciones navales, que el Congreso consideraba en el invierno de 1918-1919 (9), asignaba a la aviación naval un papel muy poco importante; este asunto fue descartado con un párrafo vago en las recomendaciones del Consejo General de la Armada para el año 1920 (10).

La presentación al Congreso de las estimaciones navales se hizo a principios de 1920 y su tendencia era, en conjunto, la de prescindir de la idea de que el poder aéreo pudiera revolucionar la teoría o la práctica de la guerra naval tradicional de cualquier manera (11).

La experiencia bélica en el empleo del poder aéreo, los experimentos de postguerra y los progresos de los aviones comenzaron a debatirse por entonces en las Fuerzas Armadas. En el invierno de 1920-1921, los partidarios del poder aéreo comenzaron una ofensiva para vencer la inercia conservadora y burocrática del Ejército, Armada y Administración. Los argumentos empleados se centraron en explicar que el poder aéreo aumentaba sustancialmente la eficacia de las defensas costeras de cualquier país, en particular de Estados Unidos, separado de sus probables enemigos por dos océanos. Se afirmó (12) que el poder aéreo impediría el transporte por vía marítima de grandes ejércitos. ¿Podría un convoy de buques de transporte indefensos, con miles de hombres embarcados, ignorar la amenaza de los ataques aéreos, acercarse a las costas y desembarcarlos con una razonable posibilidad de éxito? Se afirmó que esto no era viable, a menos que la flota que lo escoltara controlara total y permanentemente el espacio aéreo. Se afirmó también que era evidente que el dispositivo naval atacante, independientemente de que dispusiera de un gran

(8) HARA, Katsuro: «Histoire de Japan». París, 1926.

(9) 65 Congress. 3.rd Session. House Naval Committee, Hearings on Estimates for 1919.

(10) Navy Department, *Annual Reports*, 1919.

(11) 66 Congress. 2.nd Session. House Naval Committee, Hearings on Estimates for 1920.

(12) FULLAM, William F.: «Future naval warfare». *New York Tribune*.

número de acorazados, no podría transportar a través del Atlántico o del Pacífico una cantidad suficiente de aviones para obtener y mantener el control del espacio aéreo, disputándolo a un adversario que dispusiera de un poder aéreo adecuado.

Ante el hecho de que la nación atacada desde la mar pudiese utilizar minas, submarinos y aviones torpederos para ayudar a la Fuerza Aérea de bombardeo en la desorganización/destrucción del convoy de transportes y su escolta, ¿no era lógico pensar que sería casi imposible desembarcar en ultramar grandes ejércitos?

Los partidarios del poder aéreo argumentaban que éste hacía mucho más fácil la defensa de las posesiones ultramarinas de Estados Unidos (Filipinas, Guam, Hawai y Puerto Rico). Un poder aéreo fuerte, conjuntamente con submarinos, aviones torpederos, minas y torpedos, podía ser al menos suficiente sin la ayuda de una flota de combate, aun sin llegar a ser definitivo, para impedir que el dispositivo naval atacante lograra su objetivo.

El poder aéreo reforzaba además las defensas del país de otras maneras. Los aviones de bombardeo basados en tierra significaban un nuevo riesgo para las incursiones enemigas, similares a las de los cruceros de batalla alemanes contra las costas inglesas durante la primera guerra mundial. Estos aviones, junto con submarinos y minas, podrían hacer impensable el bloqueo de los puertos enemigos y hacían dudar de las posibilidades de un bloqueo a distancia, como el que había erosionado el poder bélico alemán en la contienda antes citada. En la última fase de la guerra antisubmarina aliada, los aviones hicieron concebir esperanzas de que tuvieran posibilidades tanto para localizar como para hundir a los submarinos en inmersión.

El desarrollo del avión de bombardeo amenazó con alterar la doctrina naval clásica que asignaba a la flota de combate la supremacía entre todos los componentes del poder naval en la que se basaba la teoría y práctica del dominio de la mar. Algunos expertos navales afirmaron que la amenaza del poder aéreo condenaba al acorazado a un desguace anticipado. Un ferviente partidario de ésta —en aquellas fechas, herejía— fue el brigadier general William Mitchell, del Servicio Aéreo del Ejército de Estados Unidos. Afirmó, en febrero de 1921, en su testimonio ante el Comité Naval del Congreso, que los estudios realizados le habían convencido de que los aviones de bombardeo podían hundir o dejar inoperativo al más poderoso acorazado que existiera. Aseguraba que los impactos directos en cubiertas y superestructuras con bombas de alto explosivo de media tonelada o más romperían todas las bombillas del buque, que quedaría en total oscuridad en su interior, interrumpirían todas las comunicaciones telefónicas, radio e internas, se extenderían gases tóxicos por las cámaras de máquinas y calderas y por todos los compartimentos con ventilación forzada, además de otras muchas averías.

Añadía que los impactos relativamente próximos de estas bombas en el agua producirían efectos de desorganización/destrucción semejantes o peores

que los directos, en especial en los sistemas de propulsión, gobierno y artillería principal (13).

Este testimonio no impresionó a los almirantes norteamericanos, y uno de ellos (14) afirmó confidencialmente que el desarrollo de los aviones no había llegado todavía a un punto en el que representarían una seria amenaza para las modernas unidades navales de combate. Según él, los bombardeos aéreos podrían sólo causar daños limitados, y además el lanzamiento de una bomba desde un avión contra una unidad naval adecuadamente protegida era, desde su punto de vista, como dispararle con un cañón sin proyectil.

El Consejo General de la Armada expresó, en términos más conservadores, su total confianza en la capacidad de los acorazados para mantener su posición como espina dorsal de las flotas de combate. El poder aéreo estaba indudablemente destinado a tener un importante papel en la estrategia naval del futuro, pero fundamentalmente como adjunto de aquéllas. Afirmó confidencialmente que los cambios en las unidades navales por la influencia del poder aéreo en una futura guerra naval serían un proceso lento que no afectaría sustancialmente al valor bélico de los buques construidos o a los del próximo futuro, y concluía advirtiéndole que sería el colmo de la imprudencia que cualquier nación con poder naval perdiera la fe y cambiara la práctica tradicional de su empleo basándose en meras teorías como las de futuros desarrollos de armas nuevas y no probadas (15).

Las pruebas de bombardeo aéreo realizadas en la primavera y verano de 1921 alimentaron la controversia entre los partidarios y oponentes de la aviación naval (16).

Los observadores de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos más conservadores difícilmente podían creer lo que habían visto: habían afirmado, firme y repetidamente, que el acorazado *Ostfriesland* no sería jamás hundido: lo fue y la noticia se expandió por todo el mundo (17).

Las predicciones del general Mitchell y otros partidarios del poder aéreo se difundieron y defendieron ampliamente; un sector de la prensa norteamericana demandó la condena del acorazado y su reconocimiento oficial, mientras que otra parte más conservadora hubo de admitir que la invulnerabilidad del acorazado ante los ataques aéreos no era creíble (18).

(13) 66 Congress 3.rd Session. House Naval Committee, Hearings on Sunday Legislation, 1920-1921.

(14) McVAY, C. B. (jefe de material): 66 Congress 2.nd Session. House Appropriations Committee, Hearings on Naval Appropriations Bill for 1922.

(15) «Hearings on Sunday Legislation», 1920-1921.

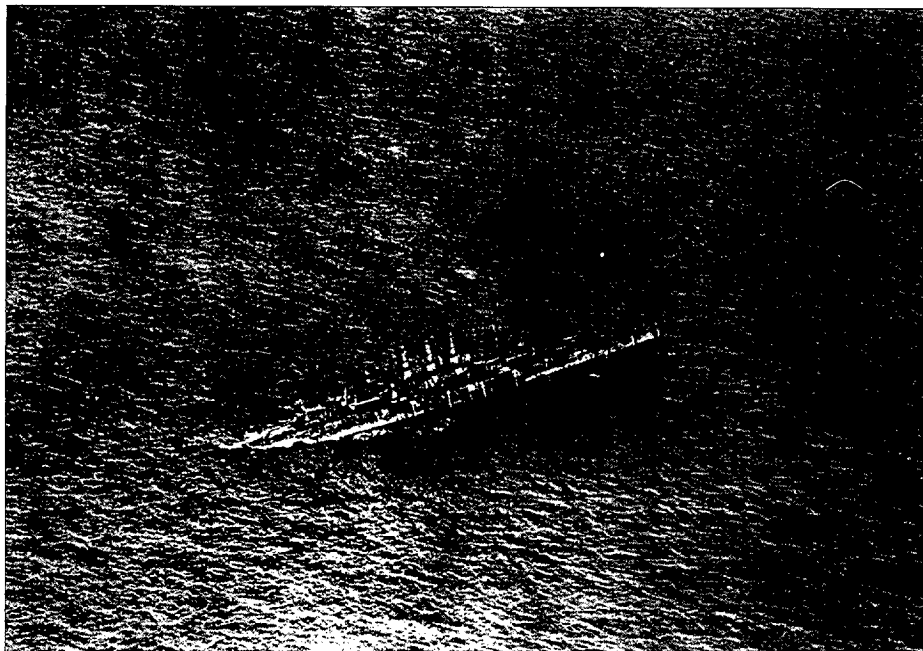
(16) Para más detalles técnicos sobre estas pruebas, ver *Aviation*, volumen 11, de 4 de julio de 1921.

(17) *New York Times*, de 22 de julio de 1921.

(18) Para más detalles consultar:

a) *Literary Digest*, volumen 70, del 6 de agosto de 1921.

b) *Aviation*, volumen 11, del 1 de agosto de 1921.



Hundimiento del acorazado *Ostfriesland*.

El informe oficial de las pruebas admitió que los ataques aéreos con bombas de alto explosivo de gran capacidad disponían de aptitudes de desorganización/destrucción suficiente para hundir o averiar seriamente a cualquier unidad naval de las existentes, suponiendo que los impactos fueran directos o próximos a lo largo de la eslora del buque; añadía que sería posible, aunque difícil, construir buques capaces de aguantar los efectos de desorganización/destrucción que pudieran ocasionar las mayores bombas que los aviones fueran capaces de utilizar desde sus bases en tierra (19).

Las implicaciones de este informe fueron:

1. Admisión explícita de que los aviones basados en tierra reforzaban la defensa de la frontera marítima de un país contra ataques navales.
2. El presidente del Comité Naval del Senado de Estados Unidos estimó que el hundimiento de un acorazado moderno a 100 millas de la costa por ataques de aviones basados en tierra demostraba el gran valor de la aviación como elemento auxiliar de la defensa de costas (20).

(19) *Report of the joint board on results of Aviation and Ordnance Tests held during June and July 1921*. 67.th Congress. 1.st Session, Congress Records, volumen 61.

(20) *New York Times*, del 22 de julio de 1921.

3. El general Mitchell dijo que los aviones existentes o en desarrollo, operando desde bases en tierra, podían encontrar y hundir todos los medios flotantes con pérdidas mínimas (21).
4. Un almirante (22) afirmó que el dominio del aire determinaba el de la superficie, tanto terrestre como marítima, y que la defensa aérea garantizaba absolutamente las costas de los Estados Unidos contra invasiones procedentes de la mar.
5. Otro almirante (23) aseguró que las pruebas de bombardeo aéreo eran una demostración convincente de la futura imposibilidad de guerras intercontinentales a través de los océanos.

Los analistas del Ejército y de la Armada estuvieron de acuerdo en que el poder aéreo reforzaba el sistema de defensa marítima de un país contra todos los ataques procedentes de la mar, pero ya no lo estuvieron tanto sobre las lecciones deducidas del resultado de las pruebas.

La aviación basada en tierra, conjuntamente con minas, submarinos, fortificaciones y fuerzas terrestres móviles, podía proporcionar una defensa casi inexpugnable contra ataques procedentes de la mar, incluso ejercer un dominio virtual del ámbito marítimo (es decir, hasta el límite de su autonomía con su carga completa de bombas, teniendo en cuenta el combustible necesario para actuar en el escenario operativo).

Era entonces aún dudoso que el alcance de los bombarderos les permitiera operar en la totalidad del Pacífico, e incluso del Atlántico, y posteriormente se apreció que dependía, en gran medida, de los cazas —más limitado— que tenían que escoltarlos para defenderlos de los aviones enemigos. Los mayores buques de una flota de combate (acorazados y cruceros) podían transportar pocos aviones de caza, que no serían suficientes para una defensa aérea eficaz de la flota. Sería imprescindible disponer de aeródromos flotantes y móviles con posibilidades para estibar, mantener y permitir el despegue y toma de cubiertas de vuelo a un número apreciable de aviones de bombardeo y caza.

El poder naval había encontrado la manera de defenderse con eficacia del poder aéreo basado en tierra con la aviación naval, tanto embarcada como terrestre. En ámbitos marítimos extensos, como el del Atlántico y el del Pacífico, las posibilidades de la aviación naval embarcada eran bastantes mayores que las de la aviación basada en tierra del Servicio Aéreo del Ejército de los Estados Unidos.

La posibilidad de que los aviones embarcados en portaaviones pudieran sustituir a los basados en tierra para combatir a los acorazados modernos conmocionó la teoría y doctrina de empleo del poder naval; los portaaviones,

(21) *New York Times*, del 14 de septiembre de 1921.

(22) SIMS, William, S.: *Aviation*, volumen 11, del 5 de diciembre de 1921.

(23) FULLAM, William, F.: *New York Times*, del 22 de julio de 1921.

con igual velocidad que los cruceros más rápidos, podrían acercarse, situándose más allá del alcance de la artillería pesada, a la distancia adecuada para atacar a la flota de combate enemiga. Estos ataques, aunque no lograrían echar a pique a los acorazados, hundirían o dispersarían a las unidades navales menores, que no podrían defender al tren de flota. La flota de combate así atacada se vería forzada a retirarse (24). Estas posibilidades originaron la doctrina, entonces considerada herética, de que el portaaviones sustituiría al acorazado convencional como portador fundamental del poder bélico en la mar: fuerzas de portaaviones rápidos con centenares de aviones embarcados, de caza y de bombardeo, obligarían a retirarse a todas las fuerzas navales enemigas de los grandes espacios marítimos y establecerían y mantendrían así un control eficaz de la mar (25).

En otras palabras, el poder aéreo embarcado sustituiría al tradicional ejercido por la artillería pesada de los acorazados.

Los estrategas navales se encontraron con la necesidad de resolver los problemas siguientes:

1. La necesidad de disponer de una defensa antiaérea eficaz.
2. Descartar la doctrina de la supremacía de la flota de combate tradicional sobre la que se había apoyado, y seguía apoyándose, la teoría y la práctica del dominio clásico de la mar.

El punto primero fue aprobado por unanimidad. El segundo era distinto, ya que había que tener en cuenta muchas consideraciones antes de descartar la supremacía de la flota de combate tradicional. Tomar esta decisión significaba desgazar buques y equipos que habían costado miles de millones de dólares y requeriría nuevas soluciones para la práctica totalidad de los problemas fundamentales de la estrategia y táctica navales. Los estrategas navales recomendaron, en general, tres maneras básicas de resolver la situación planteada:

1. Construir unidades navales con mayor y mejor protección contra ataques aéreos. Sus resultados se notarían de forma gradual.
2. Mejorar la artillería antiaérea y sus métodos de tiro, e instalar en los buques más y mejores baterías antiaéreas.
3. Dar cobertura aérea a las unidades navales de superficie con suficientes aviones para defenderlas, especialmente diseñados para atacar y forzar a retirarse a los bombarderos enemigos. Algunos, muy pocos, podrían embarcarse en las unidades de mayor tonelaje (acorazados y

(24) FULLAM, William, F.: «Air Menace to the Navy». *New York Times*, del 28 de agosto de 1921.

(25) Para mayores detalles, ver:

a) SIMS, William, S.: *Hearings on Sunday Legislation, 1920-1921*.

b) *Aviation*, volumen 11, del 5 de diciembre de 1921.

cruceros), pero la mayoría tendrían que operar desde portaaviones, necesarios para la fuerza de aviones de bombardeo que tendría que asignarse a las flotas de combate.

La totalidad de los oficiales navales estuvieron de acuerdo en la necesidad de asignar portaaviones a las flotas de combate; los más radicales afirmaron que eran la punta de lanza del poder naval, mientras que los conservadores mantuvieron que eran acompañantes necesarios de las flotas de combate (26).

En 1918, el Consejo General de la Armada de Estados Unidos empezó a recomendar la construcción de portaaviones. La reorganización de la flota de 1919 tomó medidas concretas para constituir un arma aérea de la Armada (aviación naval), y en junio del mismo año se obtuvo la autorización del Congreso para transformar uno de los buques carboneros de la Armada en portaaviones experimental; al año siguiente, el Ministerio de Marina pidió autorización para construir, durante los próximos años, cuatro portaaviones rápidos (27), pero la respuesta fue desalentadora, ya que no se incluyó tal petición en la ley anual de asignaciones presupuestarias; no obstante, el Comité Naval del Senado aprobó una enmienda autorizando dos unidades, pero esta ley estaba pendiente de aprobación cuando finalizó la sesión el 4 de marzo de 1921 (28).

Limitación del poder aéreo en la Conferencia Naval de Washington

La agenda elaborada por Estados Unidos incluía el concepto «Reglas para el control de nuevos agentes bélicos» para abarcar a la Aviación, pero se interpretó estrictamente como regulación y no limitación (29). Esta interpretación fue confirmada en la sesión plenaria de apertura de la conferencia, en la que se explicó que la posibilidad de adaptar ciertas clases de aviones comerciales para su utilización bélica hacía impracticable fijar límites a los de la aviación naval (30). Hubo discrepancias entre Gran Bretaña y Francia (31); se constituyó un subcomité de expertos, y uno de sus miembros, el ya citado general William Mitchell, propuso que se informara que la única limitación practicable al número de aviones que pudieran ser utilizados para actividades militares

(26) Hicks, C.: «Case of the airplane against the battleship». *New York Times*, del 28 de agosto de 1921.

(27) Para mayores detalles, consultar:

a) Hearings on Estimates for 1919, Navy Department, Annual Reports, 1919 y 1920.

b) *Navy Year Book, 1920-1921*.

(28) 66 Congress. 3.rd Session, House Report, number 1281; *Senate Reports*, núm. 816; *Congress Records*, volumen 60.

(29) *Foreign Relations, 1921*, volumen 1.

(30) Conference on the Limitations of Armament, *Senate Document*, número 126, en 67 Congress. 1.st Session.

(31) *Ibidem*.

era abolir la utilización de aviones para cualquier propósito (32). El informe del subcomité hizo hincapié en la dificultad de limitar el poder aéreo sin perjudicar a la aviación comercial; argumentó que cualquier fórmula basada con los poderes militar y naval de cada país produciría resultados inaceptables para los demás. Este informe, que aparentemente satisfacía a todas las delegaciones, excepto a la británica, cerró toda posibilidad de limitar la aviación naval.

Limitaciones aplicables a los portaaviones

El tonelaje de los portaaviones construidos y en construcción en 1921 era el siguiente: Gran Bretaña, siete, con un total de 88.720 toneladas; Japón, cuatro, con 32.875 toneladas; Francia, uno, de 24.830 toneladas, y Estados Unidos, uno, de 19.360 toneladas. Muchos de estos buques procedían de la conversión de otros, pocos tenían velocidad suficiente para maniobrar con las flotas de combate; todos eran experimentales y su diversidad de especificaciones demostraba que no había diseño establecido para ellos. La tendencia general era hacia mayor velocidad y autonomía, cuyos incrementos suponían mayor tonelaje; en este sentido, Estados Unidos favorecía la construcción de buques de 35.000 toneladas, 33 nudos y 10.000 millas de radio de acción (33).

La conferencia impuso limitaciones al poder aéreo naval de manera indirecta, al imponerlas a los portaaviones.

La propuesta norteamericana permitía mantener los portaaviones construidos o en construcción; las nuevas construcciones incluían a los que reemplazarían a los existentes y tenían que estar dentro de los tonelajes permitidos, establecidos en principio en 80.000 toneladas para Estados Unidos y Gran Bretaña y 48.000 para Japón. Además, la quilla de los nuevos portaaviones que reemplazarían a los existentes no podría ponerse hasta que éstos tuvieran diecisiete años, no podrían terminarse en menos de tres años y su artillería no sería superior a 203 mm de calibre.

Estas limitaciones implicaban:

1. Estados Unidos, con tres grandes portaaviones (entre 25.000 y 35.000 toneladas), cubría meramente los requerimientos mínimos de su flota de combate desplegada en un solo océano (Atlántico o Pacífico).
2. Japón, con dos, podría quizá cubrir las exigencias más limitadas de su menor flota de combate.

(32) *Conference on the Limitation of Armaments, Subcommittees.*

(33) Para mayores detalles, consultar:

- a) *New York Times*, del 25 de julio de 1921.
- b) *Hearings on Sunday Legislation, 1920-1921.*
- c) 67 Congress, 1.st Session House Reports, número 100.
- d) *Navy Year Book, 1920-1921.*

3. Gran Bretaña, con tres unidades, no disponía de un poder aéreo embarcado suficiente para sus flotas de combate desplegadas en el Atlántico y en el Mediterráneo.

Las misiones independientes de portaaviones podrían asumir gran importancia en una guerra entre potencias marítimas; ya se había percibido la posibilidad de utilizar la aviación naval embarcada en otras misiones, aparte de las asignadas a las flotas de combate (34). Todavía no se podían prever todas las posibilidades de la aviación naval, pero, en general, ya se vislumbraban las siguientes:

- a) una gran fuerza de portaaviones y cruceros de batalla sería para los futuros enemigos de Gran Bretaña un medio de atacar sus líneas de comunicaciones vitales;
- b) una fuerza similar de portaaviones aumentaría sustancialmente la capacidad de ataque de las Armadas de Estados Unidos y Japón en el gran ámbito marítimo del océano Pacífico, y
- c) los portaaviones con aviones de caza serían indispensables para la protección de las flotas de combate y del tráfico marítimo y, a pesar de la universalmente reconocida ventaja de los aviones basados en tierra sobre los embarcados, se estimó que los portaaviones eran un medio esencial para la defensa de costas.

El gobierno japonés solicitó un incremento del tonelaje que se le asignaba (48.000 toneladas), argumentando que su defensa requería, dada su posición geográfica y otras circunstancias especiales, tantas toneladas como las que se asignaban a Gran Bretaña y Estados Unidos (80.000) (35), basándose en que necesitaba potentes fuerzas de portaaviones para defender sus ciudades (muy inflamables) de ataques aéreos procedentes de la mar. Con ello afirmaba implícitamente que los portaaviones de los otros poderes navales eran esencialmente armas ofensivas, mientras que los japoneses eran armas defensivas necesarias para hacer frente al poder aéreo embarcado de los demás.

La decisión final fue aumentar las cuotas de tonelaje de portaaviones, que quedaron establecidas en 135.000 toneladas para Estados Unidos y Gran Bretaña, 81.000 para Japón y 60.000 para Italia y Francia, y considerar a todos los existentes como experimentales, que se podrían reemplazar sin tener en cuenta su edad.

(34) Para mayores detalles, consultar:

- a) *Hearings on Sunday Legislation, 1920-1921.*
- b) *Brassey's Naval Annual, 1921-1922.*

(35) *Foreign Relations, 1922, volumen 1.*

LA AVIACIÓN NAVAL EMBARCADA EN ESTADOS UNIDOS Y JAPÓN

Las armadas de estos dos países previeron, como las demás, las posibilidades de los aviones embarcados para aumentar sus poderes navales. Así se inició un proceso de evolución de la estrategia naval, que terminó por desplazar al acorazado como la unidad naval de superficie de mayor poder bélico de las flotas de combate. El poder aéreo naval (embarcado y basado en tierra) asumió así el protagonismo en la estrategia naval.

Aviación naval embarcada estadounidense

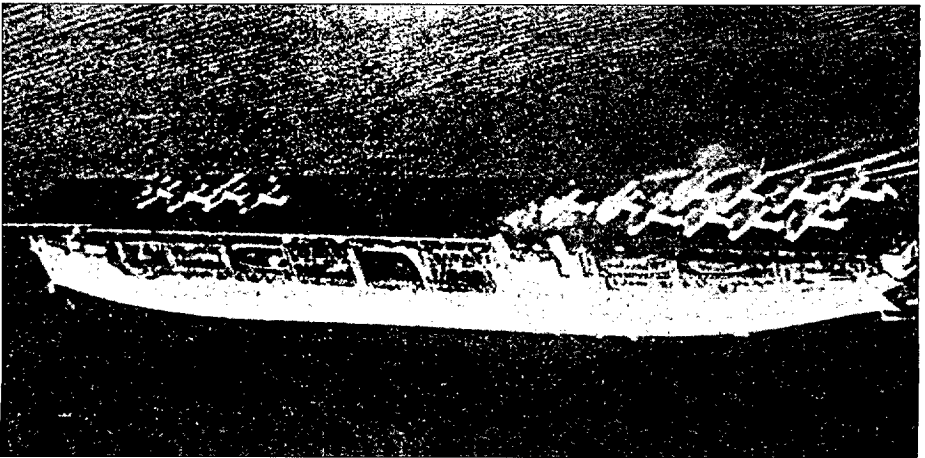
El primer portaaviones norteamericano fue el *Langley* (CV-1), que entró en servicio al terminar la primera guerra mundial. En 1921, la Armada de Estados Unidos estableció el Negociado de Aeronáutica.

Proceso de desarrollo de la doctrina naval de empleo del portaaviones

Una sustancial parte de este desarrollo procede de los análisis de los problemas de flota realizados por la Armada.

Problema de Flota I (1923)

En este problema tomaron parte dos acorazados en función de portaaviones y los resultados sugirieron algunas de las posibilidades de los portaaviones y de la aviación embarcada en una futura guerra en el Pacífico.



Portaaviones *Langley*.

Problema de Flota V (1924)

El portaaviones *Langley* participó en este problema.

La sistemática formulación de una doctrina aérea táctica para la aviación naval comenzó en 1925 y el año siguiente se realizaron los primeros ejercicios de bombardeo en picado de la aviación naval.

En 1927 entraron en servicio los portaaviones *Lexington* y *Saratoga*, y con ellos los ejercicios tácticos de los portaaviones y la aviación naval embarcada avanzaron sustancialmente. El personal de la aviación naval, al contrario que el de la aviación del Ejército, carecía de intenciones de convertirse en componente independiente de las Fuerzas Armadas y ganar solos las futuras guerras, por lo que pudo ser más fácil y rápidamente adaptado a las tácticas de la flota que el del Ejército a las suyas.

En 1929 los portaaviones *Lexington* y *Saratoga* participaron en los problemas de flota. Los analistas del poder aéreo naval (embarcado y basado en tierra) adoptaron para la estrategia aérea naval las premisas siguientes:

1. La aviación naval es un arma esencialmente ofensiva.
2. La aviación naval utilizada defensivamente fallaría en dar protección a la flota de combate a la que fuera asignada, pues sus aviones serían probablemente abatidos uno a uno.
3. Los objetivos fundamentales de una flota de combate son los portaaviones de la enemiga.
4. El ataque aéreo ideal de la aviación naval embarcada es el que hunde a los portaaviones enemigos con sus aviones todavía a bordo. Este ataque tiene, en consecuencia, que iniciarse lo más pronto posible.
5. El poder aéreo enemigo (embarcado o basado en tierra) operará de acuerdo con el principio de concentración de fuerza y utilizará a la mayoría de los aviones disponibles para saturar de aviones atacantes al objetivo escogido para hundirlo o destruirlo.
6. Una fuerza aérea ocasionaría probablemente grandes y fatales daños a una flota de combate que careciera de medios adecuados de defensa. Estas flotas tendrían, por tanto, que ser provistas de dichos medios de defensa.
7. La artillería naval es, aparte de los aviones embarcados, el arma más potente para defender a las flotas de combate de ataques aéreos.

Estas premisas implicaban que:

- Los acorazados, como unidades artilleras más potentes del poder naval, constituían la espina dorsal de la defensa antiaérea de las flotas.
- Las nuevas construcciones navales tendrían que tener en cuenta:

- a) Planear su artillería para que fuese eficaz contra las nuevas armas con las que tendrían que enfrentarse las flotas de combate;

- b) el aumento de la capacidad ofensiva del poder aéreo implicaría un aumento similar de la capacidad defensiva de la artillería antiaérea naval, y
 - c) la defensa antiaérea requeriría un gran consumo de munición, y los cálculos tradicionales de los cargos de municiones habría que revisarlos.
- Los aviones torpederos y de bombardeo embarcados serían una fuerza ofensiva de gran capacidad de desorganización/destrucción, operando a mayor velocidad que la de las unidades de superficie.
 - Los ataques aéreos serían ejecutados a gran velocidad, concentrándose contra cualquier objetivo situado dentro del radio de acción de la aviación naval (embarcada y basada en tierra).

Los resultados de los problemas de flota en relación con la utilización de los portaaviones, los nuevos puntos de vista sobre construcciones navales y el principio de utilizar concentrado el poder aéreo no fueron tenidos en cuenta y se olvidó la advertencia de que los buques que navegaran aislados serían hundidos por la aviación enemiga.

La decisión adoptada fue que la aviación naval embarcada no implicaba la sustitución de acorazados por portaaviones y que sólo algún cambio en la artillería antiaérea naval sería suficiente para combatir con mayor eficacia a la recién aparecida aviación naval. Sin embargo, la realidad era que los portaaviones integrados en las flotas de combate hacían que el dominio de la mar estuviera más cerca de lo absoluto que antes de la aparición del poder aéreo y la aviación naval. El valor del poder naval en la guerra era, pues, mayor que nunca. El poder aéreo no había sustituido al naval, sino que aumentaba su eficacia (36). Pese a ello, la doctrina naval de Estados Unidos confiaba, en 1929, en la artillería de grueso calibre y no en la aviación naval para ganar batallas navales.

Algún analista afirmó (37) que si las flotas de combate carecieran de acorazados y cruceros de batalla y estuvieran constituidas sólo por portaaviones, éstos tendrían que montar artillería de grueso calibre.

Problema de Flota IX (1929)

El portaaviones *Saratoga* participó en este problema y ejecutó un ataque aéreo muy eficaz contra el canal de Panamá. La comisión de arbitraje estimó, sin embargo, que había sido hundido por los acorazados del otro bando. El

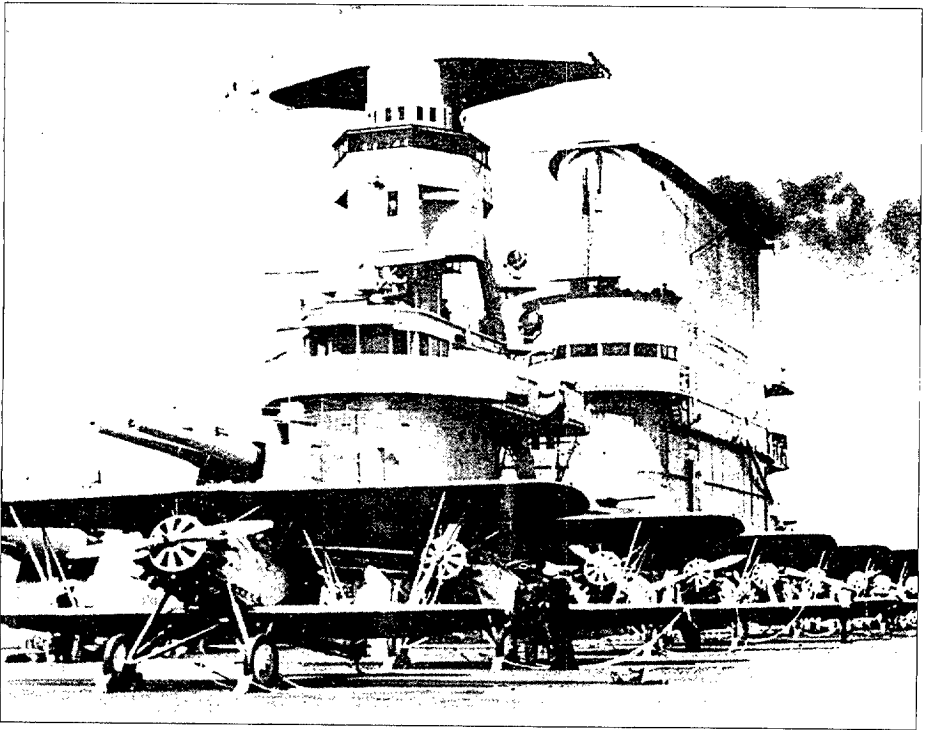
(36) REYNOLDS, Clark G.: «The Fast Carriers: The Fighting of the Air Navy». *New York: McGraw-Hill*, 1968.

(37) STIRLING, Yates Jr.: «Some fundamentals of Sea Power».

comandante en jefe de la flota consideró que todos los análisis imparciales del problema tendían a demostrar que el acorazado era el árbitro final del destino naval (38).

Problema de Flota XVIII (1937)

El comandante de la flota no permitió a los portaaviones *Langley*, *Lexington* y *Saratoga* operar de acuerdo con su doctrina, que indicaba que su objetivo fundamental era atacar a los portaaviones enemigos, obligándolos a limitarse a prestar cobertura aérea a sus acorazados y a un ejercicio de desembarco anfíbio. El análisis del ejercicio consideró al *Langley* hundido y al *Lexington* y *Saratoga* gravemente averiados (39).



Aviones F3 B-1 a bordo del *Saratoga*.

(38) REYNOLDS, Clark G.: «The Fast Carriers: The Fighting of the Air Navy». New York: McGraw-Hill, 1968.

(39) *Ibidem*.

Los oficiales de la aviación naval asistieron en escaso número a los cursos de la Escuela de Guerra Naval durante la década de los años treinta; el único profesor de Aviación era, en 1939, un capitán de fragata (40).

La Armada de Estados Unidos era fundamentalmente artillera y sus flotas de combate dependían de los cañones de grueso calibre y eficaces métodos de tiro (41). El portaaviones no era probable que sustituyese al acorazado al no poder atacar con la precisión y potencia de la artillería naval de gran calibre de éste para destruir a los objetivos dentro de su alcance (42).

Construcción de portaaviones en Estados Unidos

El cuadro siguiente expone algunos datos y características de los portaaviones construidos y en construcción hasta el 7 de diciembre de 1941.

Muchos de estos portaaviones transportaban más de ochenta aviones (43).

NOMBRE	SIGLAS	TONELAJE	VELOCIDAD	ALTA EN LA FLOTA
<i>Langley</i> (1)	CV-1	19.360	15	1922
<i>Lexington</i> (2)	CV-2	33.000	33	1927
<i>Saratoga</i> (2)	CV-3	33.000	33	1927
<i>Ranger</i> (3)	CV-4	14.500	29,5	1934
<i>Yorktown</i>	CV-5	19.900	34	1937
<i>Enterprise</i>	CV-6	19.900	34	1938
<i>Wasp</i>	CV-7	14.800	32	1940
<i>Hornet</i>	CV-8	22.000	33	1941
Clase <i>Essex</i>	Varios	27.000	33	Durante la guerra

NOTAS:

- (1) El Tratado de Washington lo consideró experimental, como a todos los construidos o en construcción en la fecha de su firma.
- (2) Procedentes de la conversión de dos cruceros de batalla en construcción.
- (3) Primer portaaviones construido desde el principio como tal.

(40) CARROLL DYER, George : «The Amphibians came to Conquer: The Story of Admiral Richmond Kelly Turner» (2 volúmenes). Washington: Government Printing Office, 1972.

(41) PRATT, Fletcher: «The Navy: A History». Edición del año 1941.

(42) BRODIE, Bernard: «Sea Power in the machine age». Princeton: *Princeton University Press*, 1941.

(43) Para mayores detalles, consultar:

- a) COWBURN, Philip: «The Warship in History». New York: MacMillan, 1965.
- b) TORNBULL, Archibald B., and LORD, Clifford L.: «History of United States Naval Aviation». New Heaven: *Yale University Press*, 1949.

Aviación naval embarcada japonesa

El almirante Yamamoto se opuso a los partidarios del acorazado como elemento principal de las flotas de combate, estimando que el portaaviones sería el arma principal del poder naval japonés en una guerra en el Pacífico y que las construcciones, estrategia y táctica navales tenían que ser modificadas para adaptarlas a este hecho. Los grandes acorazados, *Yamato* y *Musashi*, fueron construidos pese a sus recomendaciones en contra.

Este almirante consiguió que Japón iniciara la guerra en el Pacífico con una mayor y mejor aviación naval (embarcada y basada en tierra) que cualquiera de los demás contendientes.

Un indicio sobre las intenciones de modernizar e incrementar su poder naval con la adaptación del poder aéreo al naval mediante la constitución de una eficaz y potente aviación naval lo dio el almirante barón Kato al descartar y posponer para un futuro indeterminado el tema de negociar limitaciones de la aviación naval en la Conferencia Naval de Washington (44).

Durante el período en que el gobierno japonés rehusó ampliar los tratados de limitaciones navales de Washington, algunos oficiales indicaron que la modernización de los acorazados y el sustancial avance de la aviación naval influían en gran medida a favor de una fuerza cuya intención era atacar a Japón (45). Esto influyó probablemente en la decisión y elaboración del plan de ataque contra la flota norteamericana surta en Pearl Harbor y contra los aeródromos de la aviación naval y de la del Ejército establecidos en la isla de Oahu.

Otros acentuaron, a pesar del desarrollo del poder aéreo naval, la adhesión de Japón a los tratados de Washington como uno de los factores más beneficiosos para los intereses de la política de seguridad de este país (46).

Durante la década de los años treinta, el almirante Yamamoto se esforzó en que los pilotos de la aviación naval japonesa y, en particular, los de los aviones embarcados, tuvieran el mejor adiestramiento del mundo. Su promedio de horas de vuelo era de 700 antes de ser destinados a los portaaviones de la flota de combate. Los pilotos de los aviones embarcados de la aviación naval de Estados Unidos tenían, en cambio, un promedio de sólo 305 horas de vuelo (algo menos del 43,6 por 100 del de los japoneses) en diciembre de 1941.

El almirante Yamamoto fue, en gran parte, responsable de que en Japón se desarrollaran mejores aviones para la aviación naval que en los países occidentales; los únicos aviones occidentales mejores que los japoneses eran los de bombardeo en picado. Los cazas *Zero* eran mejores que los *Wildcats*

(44) «Conference on the Limitation of Armaments», 1922.

(45) SEKINE: *Current History*, del mes de noviembre de 1934.

(46) TAKAGI, S.: *Brassey's Naval Annual*, 1935.

embarcados en los portaaviones norteamericanos, y lo mismo sucedía con sus aviones torpederos.

El almirante hizo siempre hincapié en el valor de los ataques aéreos, tanto de aviones torpederos como de bombardeo, de la aviación naval contra los buques.

La Armada japonesa desarrolló para sus unidades de superficie, submarinas y aéreas los mejores torpedos del mundo, que fueron muy superiores a los de las Armadas occidentales en alcance, precisión y fiabilidad.

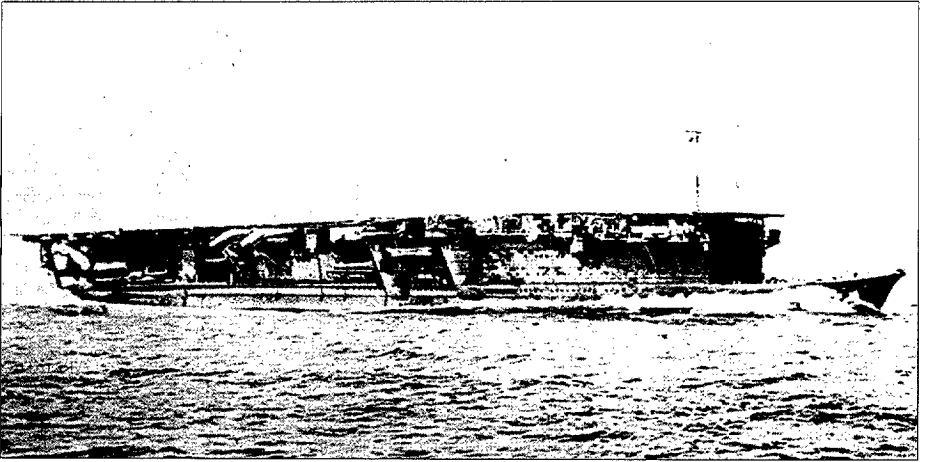
La Armada japonesa disponía el 7 de diciembre de 1941 de los portaaviones reseñados en el cuadro siguiente:

NOMBRE	TONELAJE	VELOCIDAD	ALTA EN LA ARMADA
<i>Hosho</i>	Experimental		27-12-1922
<i>Akagi</i>	26.900	28,5	25-3-1927
<i>Kaga</i>	26.900	23	31-3-1928
<i>Ryujo</i>	10.600	29	9-5-1933
<i>Soryu</i>	15.900	34	29-12-1937
<i>Shoho</i>	11.200	28	15-1-1939
<i>Hiryu</i>	17.300	34	5-7-1939
<i>Taiyo</i>	16.748	21,8	5-5-1941
<i>Shokaku</i>	25.675	34	8-8-1941
<i>Zuikaku</i>	25.675	34	25-9-1941
<i>Zuiho</i>	11.200	28	27-12-1940

Es más que probable que estuvieran en construcción algunos de los siete portaaviones pesados, cuatro ligeros y tres de escolta, que fueron dados de alta después del 7 de diciembre de 1941.

Conclusiones

1. El poder aéreo tendió a revolucionar la estrategia bélica tradicional al modificar los modos de utilización de los dos poderes que tradicionalmente la integraban (terrestre y naval).
2. El poder aéreo intentó, desde su incorporación al terrestre y al naval, encontrar un modo de utilización independiente, o sea, de elaborar una



Portaaviones *Ryujō*.

- estrategia aérea que no estuviera mediatizada por la terrestre o la naval.
3. Los distintos criterios sobre modo de emplear el poder aéreo tendieron a crear dos organizaciones para su integración en las Fuerzas Armadas:
 - a) Tres componentes independientes, tierra, mar y aire, como en Gran Bretaña. El Servicio Aéreo Real (RFC) fue constituido en abril de 1912 y asignado al Ejército y a la Armada. Esta organización fue sustituida en los últimos meses de la primera guerra mundial por la Fuerza Aérea Real (RAF). En 1924 se dividió para constituir el Arma Aérea de la Flota.
 - b) Dos componentes, tierra y mar, a los que se les asignó el poder aéreo mediante una aviación del Ejército y otra aviación naval de la Armada. Este criterio fue el que prevaleció en Estados Unidos y Japón. Hay que indicar, sin embargo, que la aviación del Ejército de los Estados Unidos tuvo gran autonomía en el planeamiento y ejecución de operaciones y su jefe formó parte del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas norteamericanas y del Estado Mayor Conjunto combinado anglo-norteamericano.
 4. Las estrategias aéreas de Douhet y de Mitchell, después de su retiro, en cuanto a sus aspectos de desorganización/destrucción de ciudades para anular la moral enemiga, fueron adoptadas, con algunos matices, por los gobiernos que contendían en Europa contra Alemania e Italia. Estados Unidos las adoptó en el Pacífico para conseguir que Japón

- pidiera la paz tras los efectos de desorganización/destrucción causados por bombas atómicas en dos ciudades japonesas.
5. Las aviaciones navales de Estados Unidos y Japón se adaptaron a la estrategia naval; la aviación del Ejército de Estados Unidos tendió a independizarse de la estrategia del Ejército y, aunque no lo consiguió plenamente, logró una gran autonomía y participó en la formulación de la estrategia bélica en los teatros de operaciones de Europa y del Pacífico.

Francisco OBRADOR SERRA

