



ARMA

AEREA

NECESARIO REPASO A DOUHET

Por el Coronel MARTINEZ MERINO

Segundo premio de nuestro Concurso de artículos, en el tema de "Arma aérea".

Declararemos, en primer término, que no hemos sido nunca unos ciegos douhetistas, porque los radicalismos en cualquier extremo, y más tratándose de la guerra, nos parecen irrealés. Pero nos hace hablar de las teorías del ilustre general el habersé puesto algo de moda el antidouhetismo, con argumentos a veces que dan muestras evidentes de que no se leyeron sus escritos, llegando, sin embargo, en su irreverencia a llamar visionario al más genial definidor de la guerra aérea.

Una cosa es que no todas sus predicciones, hechas con quince o veinte años de anticipación, se hayan cumplido exactamente, y otra que traten de demostrarnos que fué un señor de calenturienta imaginación, a quien el tiempo ha quitado toda la razón y llevado a un ruidoso fracaso. Los escritos de Douhet, como las Sagradas Escrituras, hay que saber interpretarlos, y, al parecer, esa interpretación no está al alcance de cualquiera que los lea. Tan fuera de la realidad nos parecen los que esperan que las doctrinas de Douhet lleguen a aplicarse al pie de la letra, como los detractores furibundos, que en su fobia quieren negar a la Aviación capacidad para destruir ciudades, hundir barcos o abatir la moral de la retaguardia.

A los precipitados en sacar conclusiones, conven-

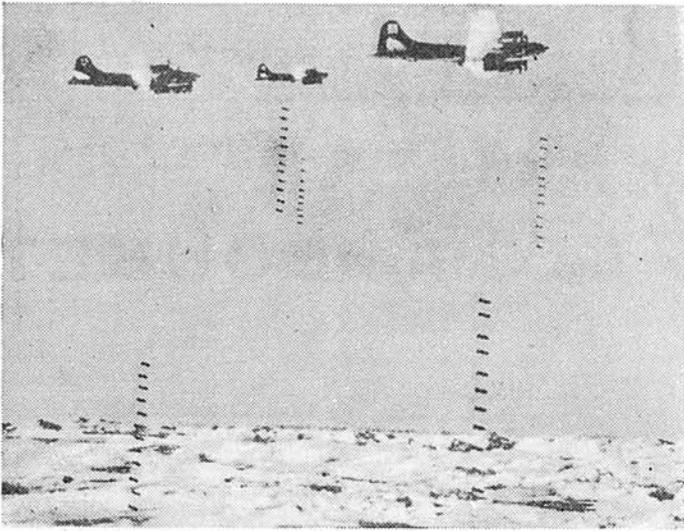
drá recomendarles calma. No escribió el insigne tratadista para el día siguiente. El giro que la guerra actual toma, puede ser que le vaya dando la razón cada día más, después de habérsela quitado aparentemente al principio; y no olvidemos que la guerra aún no ha terminado... ni ha empezado la siguiente. Esta contienda, producida demasiado próxima a la anterior, puede considerarse como de transición entre las viejas y nuevas teorías, en lo que al aire se refiere.

La Gran Guerra 1914-18, después de un período de gran maniobra, se paralizó, llegando a los frentes estabilizados, tras de los cuales la lucha había de ganarla, y la ganó, no quien mejor Ejército tuviese, ni siquiera quien más terreno hubiese conquistado, sino quien mejor pudiera resistir tiempo en esa situación. Ambos beligerantes emplearon para quebrantar al enemigo los medios a su alcance: el bloqueo marítimo y las agresiones aéreas. Lo real del bloqueo inglés al lado de lo poco efectivo de los bombardeos aéreos entonces, hizo que el triunfo fuese necesariamente de las fuerzas del mar.

No puede negarse que las campañas relámpago, posibles en un principio para quien dominó en el aire, han ido remitiendo también en esta guerra. Los Ejércitos enfrentados, al irse equilibrando, cada vez se mue-

ven más lentamente. ¿Llegarán también a la paralización? Y si ésta llega, ¿no estará dentro de lo posible que la decisión que antes correspondió a la Marina corresponda esta vez a las fuerzas del Aire? Si ello fuese así, el triunfo del douhetismo sería total, sin posible discusión.

Y la paralización parece que puede llegar, salvo acontecimientos imprevistos, en la guerra actual. No será una estabilización tan total como en el 1914-18; acaso tenga una modalidad especial, más elástica, no carente de algunos movimientos limitados; pero sin necesidad de enterrarse materialmente las tropas, es posible una paralización, por la limitada trascendencia de los movimientos.



"Capacidad de combate en el aire y capacidad de ataque contra la superficie."

Nuevamente aparece también el bloqueo. Los alemanes, menos poderosos en Escuadra que sus enemigos, intentan compensar su inferioridad con la guerra submarina (la Historia se repite), y todos sustituir su falta de grandes éxitos decisivos en la superficie con acciones aéreas sobre tierra y sobre el mar. Los triunfos iniciales de los submarinos fueron grandes. Actualmente parece disminuído el peligro, que, como en la anterior guerra, había llegado a ser terrible para los aliados. Ello se atribuye por algunos a las medidas aéreas antisubmarinas, y por otros, a la destrucción por la Aviación de las bases y centros de construcción de submarinos. Acaso se deba a los dos efectos juntos. Solamente al final de la contienda sabremos la verdad; pero de cualquier manera que sea, podríamos estar en plena marcha hacia las doctrinas de Douhet, tanto en el mar como en el Continente.

Si es en el Pacífico, las Escuadras no llegan a enfrentarse en franca batalla, y más bien parece que se dibuja el agotamiento posible de las flotas sin llegar al contacto balístico. Los buques, de cualquier clase que sean, se pierden por la acción de la Aviación que domina en aquel océano. Los Ejércitos del Aire han dicho la primera palabra en esta lucha, y parecen dispuestos a decir la última.

Para poner las cosas en su lugar, no será inútil pasar una revista a las afirmaciones de Douhet, a la luz de esta guerra, para ver cuáles son las que siguen siendo de actualidad y si son tantas las cosas que pueden considerarse desmentidas por la realidad.

Imposible exponer en tan corto espacio su teoría completa; citaremos algunos trozos sueltos, retazos sin ilación aparente, que en sus escritos forman un conjunto acorde y que a nosotros nos servirán para hilvanar nuestro razonamiento. Su muerte prematura en plena polémica, sin haberle dado tiempo a recopilar en una síntesis las ideas que durante nueve años fue exponiendo en medio de innumerables detractores, ha sido causa de que presentando alguna parte por el todo, hayan empleado sus enemigos argumentos suyos (muchas veces, posiciones dialécticas necesarias en los extremismos de una discusión) para combatirle. Ello no hubiese sido posible de haberse dispuesto de una obra total y completa comprendiendo cuanto él dijo, y acaso sea ése el mayor defecto de sus doctrinas.

Hablando de los caracteres de la guerra futura, decía: "Hasta aquí los adversarios se cubrían con una coraza y buscaban recíprocamente quebrar la coraza que cubría a su enemigo. Mientras la coraza resistía, el corazón estaba seguro. Hoy ya no es así. Las corazas han perdido su valor protector porque no pueden proteger ya el corazón que el arma del espacio puede alcanzar." Esto es de actualidad, como si hubiese sido escrito hoy.

A la pregunta: "¿Cómo será la guerra futura?", contestaba que la guerra futura alcanzaría a las naciones completas, en forma total, y que la victoria sería para la nación que alcanzase a romper las resistencias materiales y morales del adversario, antes que aquél consiguiese romper las suyas; es decir, que no creía en la decisión en los campos de batalla, y el tiempo le va dando la razón. Que la guerra terrestre, considerada en sí, presentaría un carácter estático semejante a la guerra pasada, y pese a todas las guerras de nervios y aun cuando otra cosa pareciese al principio, la actual puede ir caminando hacia la estabilización relativa, llamando así a la falta de batallas decisivas. Y que sobre el mar, la guerra, considerada en superficie solamente, presentaría un carácter análogo a la anterior; preponderancia, con lucha o sin ella, de una Marina sobre su enemiga; posibilidad de cortar el tráfico enemigo con sus medios de superficie el triunfante; limitación de su acción al ataque del tráfico enemigo por los submarinos, la Marina impotente; y por quien haya ganado la lucha naval, necesidad de defender su tráfico contra los submarinos. Todo ello completamente de actualidad.

Respecto a los Acuerdos internacionales que podrían limitar en el porvenir el empleo de la Aviación o gases, dijo: "Todas las restricciones o Acuerdos internacionales que se puedan hacer en tiempo de paz, serán fatalmente barridos como hojas secas por el viento de la guerra. Aquel que se bate por la vida o por la muerte—y hoy no se puede luchar de otra manera—tiene el deber sacrosanto de utilizar todos los medios de lucha de que disponga, para no morir."

Obtener el rendimiento máximo con el mínimo de medios y establecer la justa proporción entre las fuer-

zas de Tierra, Mar y Aire, son los principios base de su doctrina: "Es sobre estas bases como deberán ser repartidos entre el Ejército, Marina y Aviación los medios de que se disponga para la preparación de las fuerzas armadas."

Algunos de los defectos que a sus afirmaciones se han puesto no son sino hijos de la limitación de recursos económicos con que siempre razonó. No hay que olvidar que escribía para Italia y se movía en el marco de sus recursos. No es la técnica de la guerra quien puede determinar la cantidad de recursos que se han de poner a disposición de la defensa, decía. Una nación debe, primero, vivir; después, armarse. Y en este campo limitado él buscaba soluciones. Así, al hablar de la necesidad del Ministerio del Aire y de que el Ejército o la Marina no tuviesen su aviación, pensaba siempre en que de una cantidad limitada de posibilidades todo cuanto se restase de medios disponibles para la flota del Ejército del Aire era disminuir su poder ofensivo, elemento principal según él. Hablaba del mejor aprovechamiento de lo disponible. En un país inagotable económicamente y superindustrializado, podrían permitirse el lujo de tener soluciones menos radicales.

Para obtener unidad de acción, decía: "En realidad no existen tres fuerzas armadas: existe una sola fuerza armada que posee medios para poder actuar sobre la tierra, el mar o el aire." En sus esquemas de organización pone siempre todas las fuerzas bajo un mando general, y habla de un organismo de defensa nacional o *arma de triple punta*, reuniendo los tres elementos en un mando con especial capacitación para manejar los tres ejércitos conjuntamente.

Al exponer su doctrina de guerra no desdeña los ejércitos de superficie. No pretende establecer un Ejército del Aire *independiente*, sino que, dando preponderancia al aire, trata de coordinar los tres. A los que no lo creen así, brindamos este párrafo de él: "No es posible descender al estudio de los problemas particulares antes de haber resuelto el problema general, y problemas particulares serán precisamente aquellos que consideren particularmente los dominios terrestres, marítimos y aéreos. No se puede buscar resolver, considerándolos cada uno en sí, los problemas particulares para intentar acordar después las soluciones así encontradas; no se puede crear separadamente cada una de las fuerzas armadas para buscar después la manera de hacerlas cooperar a un fin común, puesto que dichas fuerzas no pueden ser consideradas como independientes."

Como viejo principio militar, recuerda que es necesario *hacer masa* o atacar sobre el punto decisivo, y agrega: "El campo decisivo es el dominio aéreo. Para hacer masa en el aire es necesario reunir en este dominio la mayor parte de nuestras fuerzas." Y acaso en este momento vayan en veloz carrera hacia este fin las organizaciones de los Ejércitos beligerantes y sus programas de construcción de material para buscar solución rápida a la guerra.

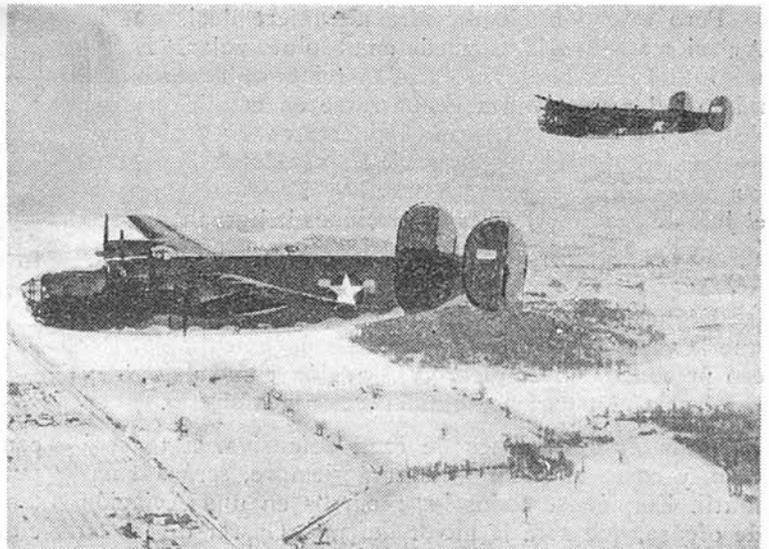
Hablando de Italia, a cuya defensa siempre se

refirió en forma concreta, y no con el carácter de generalidad que corrientemente se da a sus afirmaciones, decía: "Las fuerzas terrestres deben proveer a la resistencia sobre las fronteras; las fuerzas navales deben ponerse en condiciones de poder impedir a cualquiera navegar por el Mediterráneo; las fuerzas aéreas deben presentar la potencia máxima compatible con los recursos nacionales."

Siempre refiriéndose a Italia, asegura después: "A mi parecer, *nuestra* preparación para la guerra debería de estar fundada sobre los principios siguientes: a) Resistir sobre la superficie para hacer masa en el aire. b) Emplear todos los recursos aéreos, sin exclusión ninguna, para la constitución de un Ejército aéreo de carácter exclusivamente ofensivo. c) Renunciar a las aviaciones auxiliares y a la defensa aérea con aviones. d) Para la protección aérea activa de los centros, emplear únicamente armas antiaéreas. e) Dar el máximo desarrollo a la protección aérea pasiva, organizando a este efecto toda la nación. f) Estudiar técnicamente y realizar los medios aéreos capaces de dar al Ejército aéreo el radio de penetración máximo sobre el territorio enemigo."

Claramente se ve, dentro de su idea de dar la mayor importancia al aire, su preocupación por sacar el mejor rendimiento de medios limitados. De ahí el suprimir de primera intención las aviaciones auxiliares para no restar ni un céntimo a la Gran Flota, para la que todo le parece poco y que ha de estar dispuesta a emplearse a fondo desde el principio. Pasado ese primer momento, ya no le importa dar aviones a los ejércitos de superficie, siempre que no sean de construcción especial, ya que para esa misión cualquiera es bueno, y no debe restarse ninguna posibilidad a las industrias que construyan la Flota. Con medios abundantes en relación con lo que pudiera rodear a su país, es posible que hubiese hecho otra cosa; pero insistimos en que habló de Italia y no de un país de grandes recursos.

El había escrito sobre Napoleón, a propósito del estudio de sus brillantes campañas, que no debíamos preguntarle qué es lo que hizo. "Debemos preguntarle



"Aumento de armamento al bombardero..."

qué hubiese hecho si se hubiese encontrado en nuestros tiempos y en *nuestras circunstancias*. De otra forma puede engañarnos, aun de buena fe, como ya ha engañado a muchos que le han interrogado sin tener en cuenta las diferentes circunstancias y medios. Y pienso que es una felicidad que no pueda salir de su tumba gloriosa. ¡Quién sabe qué palabras saldrían de sus labios desdenosos contra aquellos que demasiado frecuentemente citan su gran nombre en vano!" Este párrafo parece haberlo dejado preparado para aplicarlo hoy a muchos de los que le citan. Si a lo que él dijo para aplicar a su país, a Italia, quiere dársele generalidad, podremos llegar a conclusiones que él nunca quiso sentar. ¿Ha podido preguntarle nadie, con relación a esos detalles de organización, qué hubiese hecho en el caso de organizar un país como Estados Unidos o Rusia, por ejemplo?

Atendamos a lo importante y fundamental de sus teorías, no al detalle menudo de realización, y veremos, cada vez más, que no está fuera de la realidad actual.

Juzga el dominio del aire decisivo porque proporciona las ventajas siguientes: sustrae todo el territorio y mar nacionales a los ataques aéreos enemigos. Coloca todo el territorio y mar enemigos bajo los propios ataques aéreos, que pueden ser efectuados con facilidad, puesto que el enemigo no puede reaccionar en el aire. Asegura de la manera más completa las bases y las líneas de comunicación del Ejército y de la Marina nacionales, y amenaza las bases y las comunicaciones del Ejército y Marina enemigos. Impide al adversario dar a su Ejército y a su Marina todo concurso aéreo, y al mismo tiempo asegura una ayuda aérea al propio Ejército y a la propia Marina (aquí aparece admitida claramente la cooperación). Aquel que posee el dominio del aire se encuentra en condiciones de impedir que el enemigo rehaga o cree su fuerza aérea, puesto que puede destruir los manantiales mismos de esas fuerzas. "Esto equivale a decir que la conquista del dominio del aire es definitiva." "Por poco que se examinen las ventajas de su posesión, se debe convenir que su conquista tendrá un carácter decisivo sobre la marcha de la guerra."

Pero este dominio del aire no quiere decir que la Aviación adversaria no pueda en absoluto volar. "El dominio del aire no es absoluto: es relativo. Tener el dominio del aire significa encontrarse en condiciones de desarrollar acciones aéreas de guerra contra un enemigo incapaz de desarrollar acciones aéreas de importancia apreciable." Todo esto, que hoy lo firmaría no sólo el Jefe de cualquiera de las Aviaciones beligerantes, sino los de la Marina y Ejércitos de Tierra, son palabras suyas.

No necesitó hacer muchos cálculos para demostrar que la capacidad defensiva de los aviones es mala. Por eso preconizó no emplear la Aviación como defensa y emplearla con carácter eminentemente ofensivo.

Nada de Aviaciones de caza defensiva. Esto será caro, y como el enemigo llegará siempre, será además inútil. Empleense todos los recursos en una Aviación de ofensa, que será la mejor defensa. Gastar dinero en aviación de defensa será regalarlo al enemigo. La cantidad de caza defensiva necesaria sería tan grande para

un mediano resultado, que se llegaría a la absurda conclusión de que para defenderse habría que emplear un poder combativo más fuerte que el que sería necesario al enemigo para atacarnos. Esto proviene de que el arma del espacio presenta todas las características ofensivas, y es negativa desde el punto de vista defensivo.

Esto decía, en resumen, sobre la defensiva aérea, y el que veamos hoy progresar más rápidamente los medios de ataque que los de defensa en el aire, estableciendo cada vez más ventajas a favor del agresor, indica que no estaba muy equivocado, si bien la idea de suprimir la caza totalmente se nos figura un poco radical.

Por todo ello aconsejaba la defensa solamente por armas antiaéreas y por la defensa pasiva, a la que daba gran importancia, recomendando que se desarrollase al máximo bajo la dirección del Ministerio del Aire. La terrible realidad actual ha venido a darle la razón plenamente. Ninguna defensa activa evita las destrucciones totales cuando una Flota aérea fuerte se las propone, y nada parece que se conseguirá en este terreno que no lo consiga una buena organización de la defensa pasiva y una aviación ofensiva capaz de desorganizar el poder aéreo enemigo.

Según él, el territorio nacional puede sustraerse a los ataques aéreos por los siguientes procedimientos:

- 1.º Destruyendo las fuerzas aéreas enemigas.
- 2.º Impidiendo, con la ayuda de las fuerzas aéreas, que las fuerzas aéreas enemigas penetren en nuestro cielo.
- 3.º Protegiendo nuestros propios objetivos de forma que no puedan ser alcanzados por la ofensiva aérea enemiga.
- 4.º Protegiendo nuestros objetivos de modo que no noten los efectos de los ataques aéreos enemigos.

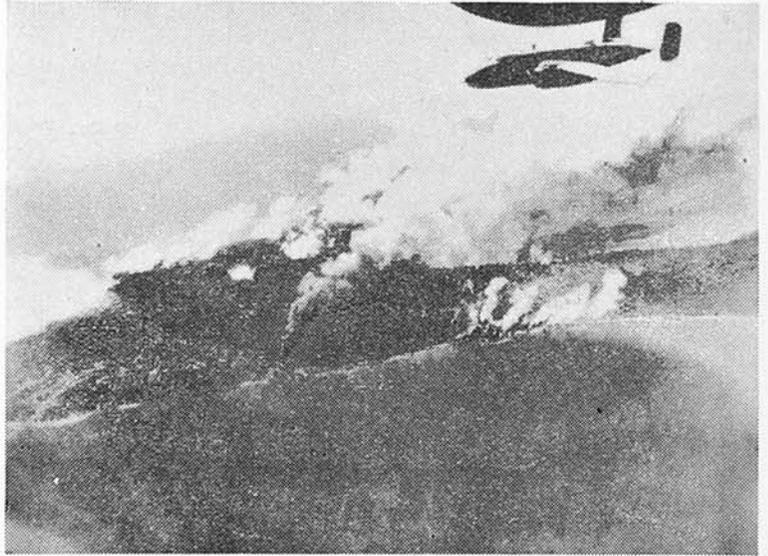
Al primer procedimiento corresponde la conquista del dominio del aire por la aviación ofensiva. Al segundo, la caza defensiva. Al tercero, la defensa antiaérea activa desde el suelo. Al cuarto, la defensa pasiva.

Douhet, después de detenido estudio, afirmaba que solamente el primero de ellos puede ser defensa eficaz, siendo el segundo insuficiente, y el tercero y cuarto simples paliativos. "Mi concepción relativa a la constitución y al empleo de la potencia aérea nacional no está fundada sobre la idea de dar a Italia (siempre refiriéndose a su país) un medio capaz de darle un poder de agresión, sino sobre la idea de poderla dar un medio de defensa." "Se dice a menudo que el mejor medio de defenderse es atacar. En el dominio aéreo esto es cierto de una manera más absoluta; en él *el único medio de defenderse es atacar.*"

Es necesario colocarse en las condiciones más favorables para conquistar rápidamente el dominio del aire, decía hablando del empleo del Arma aérea, y para ello es preciso constituir la potencia aérea máxima compatible con los recursos disponibles y dar a esta potencia la forma más apta para una lucha aérea intensa, destinada a conquistar ese dominio. Pero el Ejército del Aire no se ha de limitar al dominio del espacio. Le encarga también la explotación del éxito. Ha de penetrar en el territorio enemigo, aprovechando su

triunfo, para atacar inmediatamente todas las resistencias materiales y morales del adversario. "El Ejército del Aire debe poseer una capacidad de combate en el aire y una capacidad de ataque contra la superficie." Su primera misión será destruir el poder aéreo enemigo, y conseguido esto, atacar los objetivos de tierra y mar que sean vitales; es decir, aquellos que puedan darnos más rápidamente la victoria total.

Enemigo del avión de caza, tal como entonces se entendía (avión monomotor muy maniobrero), propulsor del gran avión ofensivo y preconizador de la lucha en el aire por el fuego y no por la maniobra, también el tiempo se va encargando de darle la razón. El aumento de armamento al bombardero, al darle una poderosa defensa para actuar sin protección, dificulta ya tanto la acción de la caza, que cada vez encontrará ésta más costosa su actuación, aumentando considerablemente el número de sus pérdidas.



"El bombardero sacrificando algo su capacidad de carga..."

El caza, pasando por sucesivas transformaciones, suprimiéndole primero la clásica maniobrabilidad, por el aumento de velocidades, para quedar reducido al fuego (la *pasada* actual); con su evolución hacia el destructor-bombardero después (polimotor de gran radio de acción, dominando por su velocidad y con fuego en todas direcciones), y el bombardero sacrificando algo de su capacidad de carga para aumentar su velocidad y su armamento defensivo hasta límites extraordinarios, van tendiendo a encontrarse, partiendo de extremos opuestos, en el tipo concebido por él con el nombre de *avión de batalla*; claro es que descrito por Douhet con características muy inferiores por el estado de la aeronáutica entonces, *Arma con alas*, y no *ala armada*, según su gráfica definición.

Respecto a las aviaciones de cooperación, no parecen bien informados quienes aplican el calificativo de *fracasado irremediamente* al postulado: "Las aviaciones auxiliares del Ejército y de la Marina, deben ser suprimidas por inútiles, superfluas y peligrosas." Reconozcamos que es su afirmación más discutible y la que más ha inducido a equivocación generalmente; pero hagámosle la justicia de reconocer que él nunca expresó tan escuetamente este principio. Lo acompañó siempre de un razonamiento lógico, que intencionadamente se omite.

Lo que Douhet dijo refiriéndose a las Aviaciones auxiliares de los Ejércitos de superficie (propias de estos Ejércitos) que entonces existían en todo el mundo, cuya desaparición acertadamente preconizó, fue que para obtener el máximo rendimiento de los elementos aéreos era preciso que todos se reuniesen en una gran masa única (Ejército del Aire) apta para la conquista del dominio del aire. "Si renunciando a las Aviaciones auxiliares yo consigo acrecentar la fuerza de mi Ejército aéreo, para hacerle capaz de dominar el Ejército enemigo, yo me pongo en condiciones de destruir la Aviación auxiliar enemiga; pero si yo no renuncio a las Aviaciones auxiliares, yo reduzco la potencia de mi Ejército aéreo, y si él es dominado por el adversario, yo veré a mis Aviaciones auxiliares destruidas e incapaces de ningún servicio." "Conquistado el dominio del aire, el Ejército aéreo victorioso podrá por-

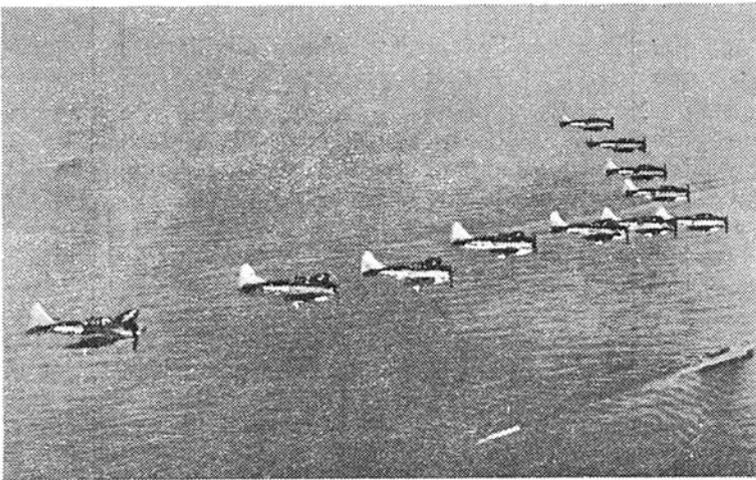
porcionar amplios medios aéreos auxiliares a su propio Ejército y a su propia Marina."

No aparece, si bien se mira, en todo ello ninguna afirmación de que a los Ejércitos de superficie no se les dé el auxilio necesario. La esencia de su principio no es que no dispongan de aviones; es que el formar en Tierra y Marina sus propias Aviaciones (y también habla de la Aviación de defensa territorial) disminuirá forzosamente la capacidad de la *Aviación de batalla* (dentro de los recursos limitados del país), y entonces para nada servirán las cuatro Aviaciones. Constituyendo una sola Aviación fuerte, podrá conseguirse mejor el dominio aéreo, y además dará las cooperaciones que necesiten Tierra y Mar. No es que quite la ayuda aérea, es que trata de evitar la dispersión de los medios y el despilfarro (duplicidad de organismos, dificultades en las industrias, etc.). La idea es de economía y de una ortodoxia intachable. Y no es, ni mucho menos, admisible el que la actuación de la Aviación alemana, combatiendo en íntima cooperación con el Ejército de Tierra, se tome como argumento del fracaso de la teoría de Douhet, ya que esa Aviación *no es del Ejército de Tierra* y, por el contrario, pertenece al Ejército del Aire, siendo sus aviones los mismos que tienen misiones estratégicas y combaten por el dominio del aire. El momento para emplearlos en uno u otro cometido lo marcarán las circunstancias y el Alto Mando, todo ello dentro de la más pura doctrina de Douhet, que en febrero de 1928 decía contestando al Almirante Bernotti, defensor de las Aviaciones naval y terrestre: "El Ejército aéreo, tal como yo lo comprendo, podría luchar por el dominio del aire, atacar a la nación enemiga y cooperar con la totalidad de sus fuerzas con el Ejército o con la Marina."

Cierto que en algunos países aún quedan Aviaciones del Ejército y de Marina, pero por razones generalmente que no contradicen los principios de Douhet. Algunas de ellas con funciones completamente de Aviación independiente, siendo la diferencia sólo en el detalle de su organización y no en su misión.

Así, en el Pacífico, donde la Aviación se ha mostrado desde el principio como el elemento preponderante que ha dado por sí la victoria, esas batallas que cuestan a las Escuadras gran cantidad de buques de todas clases, a pesar de que, según los irreconciliables con el Aire, no se trata sino de Aviaciones auxiliares, ya no se llaman batallas navales ni en los partes oficiales, sino grandes *batallas aéreas* (de los mismos comunicados japoneses: quinta y sexta batalla aérea de Bougainville, batalla aérea de las Gilbert, etc.). Sólo se llaman ya navales por los que las comentan, no por los que las libran. Sin detenernos mucho en el nombre, seguramente en la organización de esas fuerzas se habrá llegado al fenómeno de que, creadas para auxiliar a la Marina, tanta importancia ha ido adquiriendo uno de los *cooperadores*, que las batallas ya se libran sin que asista el otro, lo cual es también camino para llegar a Douhet.

Copiamos como curioso el siguiente parte de guerra japonés: "El Cuartel General Imperial ha publicado un comunicado concerniente al ataque de las fuer-



Ausencia de actividad de las grandes formaciones ofensivas.

zas aéreas japonesas contra Calcuta. El comunicado dice: "Fuerzas aéreas del Ejército y la Marina atacaron en colaboración, el 5 de diciembre, el puerto y la ciudad de Calcuta. Nuestras formaciones bombardearon intensamente los barcos enemigos fondeados en el puerto y las instalaciones portuarias..." Es decir, que a falta de una gran Aviación independiente, se forman unidades mixtas de Ejército y Marina para cumplir las misiones de ella. El hecho no puede ser más elocuente.

Insistimos en que el nombre es lo de menos; el detalle de organización no ha de desvirtuar el hecho en cuanto al empleo conjunto o aislado de las fuerzas aéreas y de superficie. Y en el Pacífico, por los japoneses parece que se rehuye el encuentro entre grandes flotas navales, siendo su tendencia, después de haber establecido un círculo de posiciones defensivas, comprendiendo aquellos territorios que les era preciso ocupar para alimentar la guerra, organizar la resistencia y vigilancia por los Ejércitos de superficie, en tanto el Aire busca una decisión, que pudiera ser la destrucción de la Escuadra enemiga para que luego la

propia Escuadra recoja el fruto en pequeños encuentros; y el éxito es tal que será difícil que las fuerzas aliadas puedan resistir las desproporcionadas pérdidas que el poner pie en alguna isla les cuesta.

A algunos esto les parecerá misiones de Aviaciones auxiliares; a nosotros nos parece clara aplicación de las doctrinas de Douhet, cualquiera que sea la organización que de momento tenga esa Aviación.

En los primeros meses de esta guerra, la ausencia de actividad de las Aviaciones estratégicas, tal como se había imaginado (bombardeos de París, Londres, Berlín, etc.), hicieron frotarse las manos a los antidouhetistas (mejor antiaviadores, pues ambos conceptos suelen encontrarse frecuentemente confundidos), sin que sirviesen para nada las actuaciones de Polonia, Noruega, Holanda, Francia, Creta, Rusia, etc., posibles por el dominio absoluto del aire por parte de Alemania. Tampoco sirvieron para convencerles las acciones del Pacífico, ni el dominio del Mediterráneo siempre por quien dispuso de las bases aéreas costeras. Nada había tan claro para su simple razonamiento: Berlín, Londres, París, no estaban destruidos por la Aviación; luego todas las predicciones habían fallado. Los Ejércitos del Aire y Douhet habían fracasado. Aviación sólo era un Arma auxiliar.

Hoy seguramente empezarán a no pensar así. Después de Coventry, Hamburgo, Berlín y otras ciudades y zonas industriales destruidas, ¿puede nadie asegurar que la vida de un país no se puede paralizar por la acción aérea? Si ello fuese así, de nada servirían los terrenos ocupados ni las batallas anteriores, como no sea para buscar las mejores condiciones para resistir en la superficie... mientras se decide la lucha desde el aire.

A los razonamientos del ilustre polemista se ha opuesto también, un poco puerilmente, que no puede ser tal Ejército ni puede vencer quien no puede ocupar. Aparte de que esta guerra va demostrando que también puede ocupar, vencer no significa precisamente ocupar el territorio, sino imponer nuestra voluntad al adversario, y esto puede hacerlo un bloqueo (Alemania, 1914-18) o un Ejército aéreo poderoso. Capacidad para vencer es lo que puede pedirse a un Ejército; la ocupación vendrá como consecuencia.

En resumen: no puede hablarse de equivocación de Douhet, puesto que sus afirmaciones fundamentales y más discutidas se referían a los extremos siguientes, que él fué el primero en enunciar:

Necesidad de dominar en el aire, sin cuyo requisito previa ninguna fuerza podría actuar; sea este dominio absoluto o relativo, total o parcial.

Que, salvo una inmensa desproporción de fuerzas, las guerras en la superficie acabarían más tarde o más temprano, en un equilibrio o estabilización que las haría interminables y tendría que buscarse otra solución.

Posibilidad de que, estabilizada la guerra en la superficie, fuese resuelta por las fuerzas de Aire, rompiendo las resistencias morales y materiales del país enemigo. Resistir en la superficie y atacar en el aire.

Que si el Ejército del Aire no decidiese por sí mismo, daría la victoria a quien posea el dominio del aire, con su apoyo decisivo a las operaciones de superficie.

Necesidad de que en las distribuciones presupuestarias se diese al aire la importancia precisa (entonces no se le daba ninguna), creando el nuevo Ejército del Aire y arrancando a la Aviación del papel de auxiliar de Ejército y Marina, único que entonces tenía.

Supresión de las Aviaciones propias de los Ejércitos de superficie, proporcionándoles el Aire los auxilios que necesiten.

Para que no haya *cooperación*, sino *unidad de acción*, crear Escuelas para Altos Mandos y Jefes de E. M. que abarquen las tres ramas.

Que los Acuerdos internacionales no limitarían el empleo del Arma aérea.

Necesidad de preparar al país para la defensa anti-aérea pasiva, mostrándole los terribles peligros del ataque aéreo, en los que nadie creía demasiado. Dar gran importancia a la preparación moral del pueblo.

Inutilidad de las Aviaciones defensivas. El Ejército del Aire ha de ser esencialmente ofensivo. La defensa ha de encomendarse preferentemente a elementos no aéreos. La única defensa aérea es la agresión.

Después de este ligero examen de las ideas que nos dejó en sus escritos, si todo cuanto dijo está en pie, sin que la experiencia de esta guerra haya desmentido hasta hoy en ninguna parte esencial sus teorías, pareciendo, por el contrario, que cuanto mayor es la duración más tiende a ellas; si todos los países han tomado total o parcialmente sus doctrinas para organizar las

fuerzas aéreas, no parece muy justo el juicio de *teórico y soñador* que para algunos ha merecido.

Ya dijimos que estos principios los sentó para el caso particular de Italia. Es natural que los Estados en parecidas circunstancias traten de apropiárselos, y el que puedan ser aplicados a la mayor parte de ellos indica la universalidad de casi todas sus conclusiones. Pero no puede imputarse como *fracaso ruidoso* del genial pensador militar el que no todos sean aplicables a *todos* los países. Unos meses antes de morir, escribió: "Yo desearía que se me quisiese comprender bien. Yo me ocupo principalmente de nuestras condiciones particulares. Cuando yo afirmo que el dominio aéreo será decisivo, se trata esencialmente de Italia. Y digo decisivo, porque si en este dominio somos batidos, podremos ser vencidos cualquiera que sea la situación sobre la superficie." Hasta cuando habló más en general, lo hizo siempre teniendo en cuenta su país. Sus teorías podrán ser, pues, aplicables a países en condiciones iguales al suyo y sólo *adaptables* a los demás.

En definitiva, consideramos aún de actualidad las palabras del Mariscal Pétain, que hace diez años, refiriéndose al General Douhet, decía: "Guardémonos de tratar a la ligera de utopista y visionario a un hombre que será, acaso más tarde, considerado como el precursor." Su *dominio del aire*, en el que nadie creyó hace unos años, es hoy el factor que da el triunfo; sabe Dios si el final de la guerra será todavía *resistir en la superficie para hacer masa en el aire*, por convenir a Europa lo que él creyó que convenía a Italia.

(El presente artículo tuvo entrada en esta REVISTA en el mes de noviembre de 1943.)

