



HIPÓTESIS Y REALIDADES

Por el General RUBIO, Jefe de la Región Aérea Atlántica.

Artículo publicado en "A B C" el día 10 de diciembre de 1943 con motivo de la festividad de la Virgen de Loreto, Patrona de los aviadores y del Ejército del Aire.

Nadie, por muy buen uso que haga de la lógica y del conocimiento de medios con que cuentan los dos bandos beligerantes en la actual contienda, puede con probabilidades de éxito predecir cuándo ni cómo se producirá el desenlace final.

Los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, no solamente están prácticamente intactos, sino que acusan un continuo proceso de mejoramiento en la cantidad y calidad de sus efectivos, que nos permite comparar los acontecimientos bélicos de los cuatro últimos años con los combates de vanguardia o toma de contacto que preceden a la batalla.

Estas mismas razones no parecen autorizar a sacar consecuencias definitivas sobre la participación que en los éxitos o fracasos parciales ya acaecidos haya tenido cada uno de los tres elementos bélicos de Aire, Mar y Tierra.

Pero existe un hecho, que se repite de manera tan clara y terminante en todas las fases de la campaña y a través de todos los teatros de guerra, que no podemos atribuir al azar natural de toda lucha, sino a la razón de su fuerza.

El triunfo, lo mismo en el terreno táctico que en el estratégico, ha correspondido siempre al bando que adquiere no ya el dominio total del aire, sino tan sólo la supremacía en este medio. Preciso es advertir que esta supremacía no es función únicamente del factor cuantitativo, sino también de la calidad del material, armamento ofensivo y defensivo, instrucción y moral de las tripulaciones, así como de las condiciones logísticas y emplazamiento de los aerodromos. Estas condiciones esenciales, entre otras varias, tienen de por sí tal importancia, que difícilmente puede concederse la prioridad a cualquiera de ellas.

A dificultades de orden logístico aéreo hay que achacar, sin género de duda, los movimientos pendulares que caracterizaron la campaña del norte de África.

La falta de radio de acción de la caza aliada para operar sobre los estrechos daneses y noruegos dió la supremacía a la Aviación alemana, obligando a retirarse a las unidades navales—incluidos portaviones—que trataban de impedir los aprovisionamientos por mar de las tropas que por sorpresa fueron transportadas a Noruega por vía aérea.

La misma falta de radio de acción de la caza inglesa estacionada en Alejandría y los escasos aerodromos en Creta, hicieron posible la rápida conquista de esta isla, por parte de los alemanes, con medios exclusivamente aéreos.

La victoriosa campaña relámpago sobre los Países Bajos y Francia coincidió con abrumadora superioridad de la Aviación alemana sobre la aliada, si bien es verdad que la evacuación del grueso del Ejército inglés en Dunquerque fué posible por el equilibrio de las fuerzas aéreas en este reducido sector; equilibrio a su vez mantenido por la concentración de toda la caza inglesa, mejor armada, y sobre todo con un número de aerodromos en su propio suelo muy superior a los escasos de la costa oriental del Canal que podían utilizar los alemanes.

En los numerosos encuentros, especialmente aeronavales, en el Pacífico, el éxito corresponde invariablemente al que cuenta con aerodromos terrestres más próximos al lugar donde se produce el contacto de las fuerzas de superficie, si es que éste llega a producirse, ya que en varios casos el desenlace llegaba cuando los gruesos de las flotas marítimas se encontraban todavía a uno o dos días de distancia, y el choque había tenido efecto únicamente entre las aviaciones embarcadas o terrestres, o entre éstas y las unidades de superficie.

Todos cuantos ejemplos hemos citado, con muchos más—algunos recientes—que no mencionamos por estar en la memoria de todos, permiten afirmar, sin sentar plaza de profetas, que será siempre condición absolutamente in-

dispensable para llevar a cabo toda acción ofensiva por parte de unidades de superficie terrestres o marítimas, asegurarse el dominio del aire, por lo menos en la zona donde el esfuerzo principal haya de llevarse a cabo.

Ahora bien: en el momento actual no habrá quien sin temor al descrédito en sus vaticinios pueda asegurar el éxito o fracaso de la aplicación de la guerra aérea total. Admitamos para nuestro análisis, interpretando con ligeras variantes la doctrina douhetista, tres fases en el desarrollo de esta guerra aérea total:

Primera. Destrucción por la Aviación propia del poderío aéreo contrario (material de vuelo, instalaciones y fuentes de aprovisionamiento).

Segunda. Ataque para impedir la movilización y concentración de la fuerza de superficie contraria, destruyendo sus parques, depósitos y en especial sus comunicaciones; y

Tercera. Ataques en masa, sin limitaciones de tipo sentimental en la elección de objetivos materiales y morales, que provoquen en la nación que los soporta la desmoralización absoluta; desmoralización que al propagarse de la retaguardia al frente de contacto provoque a su vez la suspensión de hostilidades y petición de paz.

Aunque la realización de las dos primeras fases fué plenamente conseguida por Alemania en sus campañas contra Polonia primero y Francia después, no parece probable que en el futuro se desate una guerra entre dos naciones con un desequilibrio inicial en su poder aéreo tan acentuado como en las citadas campañas.

El fracaso alemán de la batalla de Inglaterra en el verano del 40, cuya finalidad se identifica con las dos primeras fases, confirma nuestra hipótesis. Los resultados obtenidos en los ataques llevados a cabo contra grandes poblaciones, aun con efectivos máximos de 800 aviones, permiten asegurar que está dentro de las posibilidades actuales de la aviación de bombardeo destruir cualquier aglomeración urbana importante, en el orden económico, moral o político, de las que integran una nación europea. Es más: teóricamente, en función de la carga útil de un bombardero moderno y del poder demoleedor del alto explosivo en uso, podría calcularse el número de aviones necesarios para la destrucción de tal o cual población, y en suma, de la nación entera.

Supongamos que la producción de material y el rendimiento de las Escuelas permiten reponer con facilidad las pérdidas sufridas durante el desarrollo del plan de bombardeo y

que éste se ejecuta en el tiempo previsto. Parecería, pues, llegado el momento de recoger el premio al esfuerzo aéreo, y en el caso más o menos probable de que la nación agredida no solicitara la paz inmediatamente, el Ejército de Tierra se encargaría, con un simple paseo militar, de ocupar los restos calcinados de la nación.

Esta hipótesis únicamente como tal puede admitirse, ya que si consideramos factible el cálculo de toneladas necesarias para la destrucción de materiales, imposible es especular sobre la fortaleza moral de una raza, y en consecuencia, sobre su manera de reaccionar ante los mayores reveses.

Son las naciones ricas, fuertemente industrializadas, de alto nivel de vida y con predominio de la población urbana sobre la rural, las más vulnerables ante la guerra aérea, en su doble objetivo material y moral. La vida de estas naciones se concentra en limitadas zonas, y dentro de éstas sus grandes aglomeraciones constituyen el objetivo ideal para acciones de bombardeo en masa, tanto más cuanto que—a pesar de lo que se lleva escrito en los últimos veinte años sobre la guerra aérea—ni aun las más recientes edificaciones se han proyectado teniendo en cuenta esta contingencia.

Por el contrario, la vida de las naciones agrícolas con predominio de la población campesina de bajo nivel, de vida y organización económica sencilla, no depende de unos cuantos centros o zonas, y la diseminación de su escasa riqueza las hace poco apropiadas como objetivo de continuos bombardeos.

Como ya decíamos, difícil es calcular el sentido de reacción de un pueblo ante ataques de esta naturaleza, por la complejidad de factores que en él intervienen; pero es un hecho comprobado en todos los tiempos que los pueblos ricos, industrializados, menos guerreros que los agrícolas y montañeses, son más asequibles a la desmoralización y al desaliento que estos últimos.

Así, pues, ante lo arriesgado que sería predecir en la hora actual el éxito o fracaso de la guerra aérea total, nos limitamos a exponer nuestro convencimiento de que no basta ésta para vencer a una nación pobre en sus organizaciones económicas, pero rica en patriotismo, orgullo y virtudes militares.

Sería preciso al presunto vencedor ensayar ese paseo militar sobre las ruinas de una nación aparentemente deshecha, pero poseyendo un Ejército con alta moral combativa, alimentada con una justa sed de venganza y apoyado en terrenos cuya topografía no se presta al empleo de los modernos medios de guerra, y entonces... La Historia está llena de sorpresas.

