

Cráteres después de un intenso bombardeo.

El Arma Aérea en la segunda Guerra Mundial

Recopilado por A. R. HAGER

(De *Skyways*.)

La Aviación no ganó la guerra, pero sin ella la victoria aliada no hubiese sido alcanzada. Esta sentencia, contradictoria en sus términos, sólo lo es aparentemente. En cuanto al significado y aplicación de la Armada aérea, aun entre los expertos existe confusión. Posiblemente será necesaria otra generación, libre de las convenciones tenidas por ciertas durante la contienda, para fijar las verdaderas proporciones de la Aviación.

Cuando el Mayor General Curtis Le May, Comandante del 20º y luego del 21º Mando de Bombardeos, puso el *B-29* al servicio del 20º Ejército de Fuerzas Aéreas, y dijo a un corresponsal de "Skyways" en la India que las *Superfortalezas* podrían ganar la guerra contra el Japón, la Armada reaccionó airadamente. Pero últimamente, uno de los más destacados Almirantes fué igualmente audaz al proclamar que los portaviones fueron quienes obtuvieron la victoria del Pacífico. Ambos hombres de acción estaban convencidos de lo que decían. Por su parte, los comunicados del General Douglas Mac Arthur parecían explosiones, mientras que "sus bombarderos" marcaban el tiempo a las descargas fatales de los anticuados *B-17* y *B-24*.

Los peritos, sin embargo, tienen la última palabra.

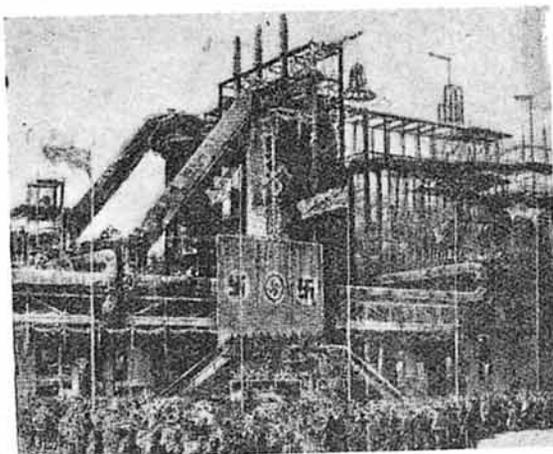
La terrible bomba atómica ha sacudido en tal forma nuestra sensibilidad, que solamente al fulgor de su dantesca luz podremos empezar a leer las páginas del futuro, en el que vislumbramos características impresionantes.

Es evidente que la fuerza aérea es una de las más terribles armas que han sido fabricadas en

el arsenal de Marte. Una nación puede tener pocos aeroplanos y poseer un poder aéreo mucho más efectivo que el de sus enemigos, dueños de grandes flotas. Una prueba de ello fué la Batalla de Inglaterra, donde un puñado de *Spitfires*, equipados con "radar", destruyeron las entonces importantes formaciones de bombarderos que Hitler envió para aniquilar a Inglaterra.

Y sólo media docena de *B-29* tuvieron la misión de lanzar las bombas atómicas sobre Hiroshima y Nagasaki. Estos son hechos realmente significativos.

En los años venideros deberemos analizar un punto de gran importancia: la diferencia que existió entre la derrota de Alemania y la del Japón. Esta vez Alemania ha sido verdaderamente vencida: sus ciudades fueron devastadas, sus industrias pulverizadas, su población civil intimidada, sus Ejércitos derrotados en el campo de batalla. En cambio, Japón se ha rendido con su país y sus Ejércitos, en gran parte intactos. Es cierto que su Armada y sus Fuerzas Aéreas han sido castigadas y casi destruidas; que sus líneas de comunicación, especialmente las marítimas, han sido rotas; que muchas de sus ciudades están en ruinas; pero ni el pueblo ni los Ejércitos del Japón y China han soportado la humillación de la derrota aplastante debida a la acción militar. Su situación es similar a la de los alemanes en 1918, cuya Armada estaba en condiciones de emprender el retorno, como una unidad militar intacta; los dirigentes nazis aprovecharon este hecho como fermento para la Guerra Mundial núm. 2. Ahora bien, ¿el Japón mantendrá vivo ese mismo espíritu



Refinería alemana de petróleo, con una producción de 8.000 toneladas de combustible, antes y después de bombardeada por la 8.ª Fuerza Aérea, que arrojó un total de 2.500 toneladas de explosivos.

desafiante, que ya ha sido anunciado en las primeras transmisiones dirigidas al pueblo? Al comprobar que sólo fracasó en el desarrollo científico y de la producción, ¿trabaja y planea una futura agresión? Si lo hace, una vez que el control de las Naciones Unidas haya sido reducido, la tesis de la rendición ante la fuerza aérea será eternamente discutida.

Revalorización de la fuerza aérea.

En su conferencia de la victoria dirigida a la prensa en Washington, el General H. H. Arnold aclaró algunos puntos concernientes a la revalorización de la fuerza aérea, que hoy en día es tan necesaria. Es de suma importancia que hagamos esta consideración mientras estamos bajo la emoción de la guerra. No debemos esperar a que los serenos días de la paz nos suman en la inercia, y el sentido de la seguridad personal nos haga olvidar las lecciones aprendidas a costa del sacrificio de tantas vidas y del quebrantamiento de la economía nacional. Debemos ganar esta paz.

El General Arnold dijo: "Nuestras responsabilidades durante la guerra eran muy pesadas, pero ninguna sobrepasó a las que tendremos en tiempo de paz."

"Con aviones de la categoría del B-17 "Flying Fortress" (Fortaleza volante) y el B-24 "Liberator", destruimos el poder aéreo alemán y preparamos a nuestras fuerzas de aire, mar y tierra para la conquista de Alemania. Con aviones de la categoría operativa del B-29 nos pusimos

en condiciones de obtener la rendición del Japón. Pero, para estudios sobre el futuro, es de vital importancia que comprendamos con exactitud cómo se obtuvo la rendición.



"No hablo de quién ganó la guerra.

"Ninguna rama de los servicios, ninguna de las Naciones Unidas, podría reclamar, ni reclamaría, el privilegio de lo que ahora todos debemos reconocer: la victoria fué el resultado de una amplia y bien coordinada unión de esfuerzos. Trabajamos juntos todas las ramas de los servicios de los Estados Unidos, con la ayuda de nuestros aliados combatientes y el enorme poder industrial de los Estados Unidos. Sin embargo, el rol decisivo que jugó la fuerza aérea en la derrota del Japón, sin necesidad de invadir las islas, no puede ser pasado por alto... La aceptada derrota japonesa, debida a los ataques aéreos realizados y potenciales, ha hecho posible la destrucción de la capacidad del enemigo, y lo volverá a hacer ante una futura resistencia. Largamente ha sido estudiada la posibilidad de conseguir la derrota del Japón por medio de ataques aéreos y bloqueos sin recurrir a la invasión. Pero los estrategas no podían contar con una victoria sin invasión.

"Aunque sin precedentes en la historia de la guerra, he aquí lo que ocurrió:

"El colapso del Japón ha justificado el concepto estratégico de la fase ofensiva de la guerra del Pacífico. En suma, esa estrategia ha consistido en lanzar el poder aéreo, estacionado en tierra y portaviones, hacia el punto del Japón sobre el cual podía ser desatada la furia devastadora. La campaña "de isla en isla" consideraba como uno de sus principales objetivos la adquisición de bases aéreas cada vez más próxi-

mas al Japón, y finalmente, la conquista del territorio metropolitano.

"Es así como se consiguió la rendición del Japón. Es de suma importancia recalcar esto en momentos en que el uso dramático que se ha hecho del átomo desintegrado como punto culminante de esta campaña, ha tendido a oscurecer un hecho más importante. Una vez concluida la bomba atómica, nos encontró ubicados para arrojarla casi sin oposición en cualquier punto del Japón que eligiésemos... Pero la situación del Japón ya era desesperante antes que cayese la primera bomba atómica, porque los nipones habían perdido el control del aire. Se sentían incapaces de contestar a nuestros ataques aéreos.

"Por tanto, estos son los hechos sobre la caída del Japón, que debemos recordar si deseamos mantener la paz que tan cara nos ha costado. En el futuro próximo no habrá seguridad para el país que, ya sea por ignorancia, negligencia o falta de preparación, se deje colocar en la situación fatal en que cayó el Japón durante el último año de esta guerra."

La referencia del General respecto a la estrategia de la guerra del Pacífico, requiere una explicación relacionada con la creación de dicha estrategia. ¿Cómo es posible que los dos temibles agresores, previo intercambio de conocimientos sobre el poder que ambos habían acumulado, habiendo reducido casi totalmente a sus enemigos elegidos o en potencia, conquistadores de grandes áreas, en las que todos los materia-

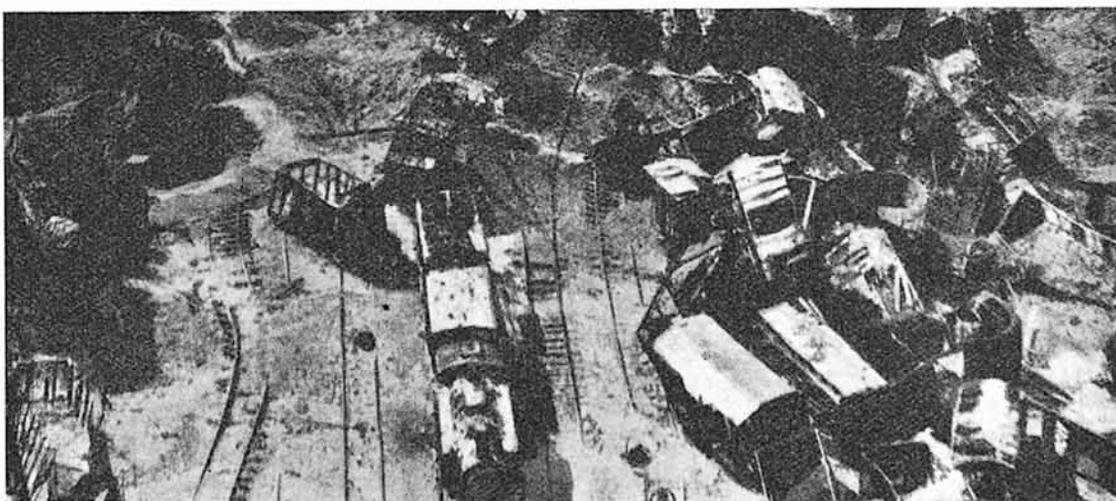
les de sucesivas agresiones eran utilizados (y en 1942 dueños del aire), serían dos años y medio más tarde tristemente derrotados? En el análisis final la respuesta se presenta muy clara. Los pueblos libres los superaron en cantidad y habilidad de uso de los materiales con que forjaron la victoria.

Guerra Mundial núm. 1.—Nacimiento de la fuerza aérea.

Para comprender este hecho debemos retroceder a la guerra mundial número 1 y a los años subsiguientes. Entonces fueron pocas las naciones que aprendieron algo sobre el valor del poder aéreo. La aerodinámica era un misterio para la mayoría de las personas, aun para ilustrados estrategas militares. Un avión era un arma ineficaz en la que no se podía confiar. Un arma que debía ser perfeccionada en los diseños, en los laboratorios y en la mente de los Comandantes. Después de esa guerra, cada nación de importancia tenía una fuerza aérea de alguna clase; pero en todas partes, excepto Inglaterra, dicha fuerza estaba sujeta al control de la Armada y la Marina, algo así como un cuzco menospreciado atado a las colas de los grandes perros. Sin embargo, nadie pensó que un día la "cola menearía al perro".

En lenguaje técnico, diremos que los jefes militares sólo alcanzaron a comprender el empleo táctico del arma aérea.

Alemania nunca fué más allá de esa concepción a pesar de su gran interés en construir una



Efectos de los bombardeos estratégicos aliados contra las comunicaciones alemanas con París. Estos bombardeos impidieron que los alemanes pudiesen enviar refuerzos para contener el arrollador avance de las tropas de invasión.

poderosa *Lutwaffe*. No alcanzó a desvincularla del control de las fuerzas de Tierra. Posiblemente ese hecho le costó la guerra.

Los ingleses, por su parte, crearon una Real Fuerza Aérea independiente. Su limitación residió en que pensaron más en la defensa que en el ataque.

Los japoneses, con su agudo sentido de imitación, y considerándonos como su mayor enemigo, copiaron hasta donde fueron capaces nuestros planes. Construyeron bombarderos de gran autonomía, aviones de combate rápidos de fácil manejo y aviones de transporte, que serían la parte medular de su Marina. Pero fracasaron lamentablemente en cuanto a calidad e ingenio. Se sorprendieron y quedaron indecisos al ver nuestra ductilidad esgrimiendo distintas tácticas y cuando comprobaron que el peso de nuestra capacidad industrial superaba todas sus posibilidades.

Guerra Mundial núm. 2.

Fue un pequeño grupo de hombres de la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos y de la Fuerza Aérea Armada quien gestó la victoria en la guerra mundial número 2. Ni siquiera entre ellos hubo unidad de pensamiento. Pero el grupo que luchó y obtuvo para el Ejército la mira de bombardeo Norden y el *B-17* de gran autonomía, y el otro grupo de la Marina que construyó el avión de transporte, diseñó aviones de caza, bombarderos en picado y aviones torpederos, deben ser reconocidos como los arquitectos de la victoria.

Planeando en forma de ofensiva, acentuando el rol capital de la exactitud, viendo la importancia de mantener la guerra lejos de Estados Unidos, estos hombres entrevieron el poder de la fuerza aérea en su nuevo aspecto.

Inglaterra.—La geografía hizo que estos conceptos perdiesen algo de su importancia. Los británicos creyeron que en su pequeña isla podían estar aislados, y como nación, en principio, seguían siendo los dueños de los mares. El hundimiento del *Prince of Wales* y del *Repulse* por los aviones japoneses en Singapur fue un golpe decisivo para esa teoría. El que Gran Bretaña haya vuelto a ocuparse de los aviones de gran autonomía de bombardeo evidencia este cambio de opinión.

Alemania.—Los alemanes concibieron la victoria en una *blitzkrieg* contra los enemigos débiles; en la adquisición de territorios, en los

trabajos forzados y en poseer los materiales estratégicos para la guerra que tuviesen los otros países de Europa, y que vendrían a aumentar el poderío de Alemania, al punto de poder hacer frente a cualquier nación, aunque fuese más poderosa, que la atacase o que ella quisiera atacar.

Y para mantener abiertos los caminos de los mares ponían su fe en los submarinos antes que en las naves de superficie.

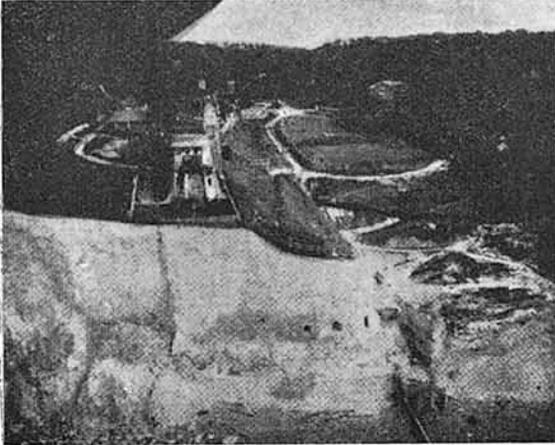
Japón.—Japón creía que construyendo lejos de su Imperio y alrededor de él una defensa en profundidad que ningún enemigo pudiese traspasar, estaba en condiciones de absoluta seguridad. Consecuente con ello, erigía bases navales y aéreas en los territorios conquistados.

Estados Unidos.—Los aviadores norteamericanos se dieron cuenta del papel a desempeñar frente a esas amenazas; pero no podían, sin embargo, convencer de los peligros de la tormenta que se avecinaba a un pueblo y a un Congreso pacifistas, que se creían suficientemente respaldados por miles de millas de océano. Enviaron a los pocos *B-17* que tenían en jiras de buena voluntad y adiestramiento a través de Sudamérica; instruyeron a un grupo de bombarderos sobre ataque de objetivos determinados, con la mira Norden (de fabricación estrictamente secreta, y ordenaron destruir la producción industrial de un enemigo hipotético, pasando por encima de sus ejércitos de tierra y aniquilando su capacidad. No se puede negar que éstas fueron ideas realmente revolucionarias, y el estado actual de los países del Eje testimonian su valor.

También habían observado con profundo interés el empleo que hicieron los alemanes e italianos de las tácticas de bombardeo y ataque en la guerra de España, los bombardeos a larga distancia que realizaron los japoneses en la China, y cuando la *blitzkrieg* estalló en Europa en 1940, enviaron técnicos encargados de estudiar su desarrollo. Mantuvieron viva nuestra industria aérea, archivando cuidadosamente trabajos de los mejores dibujantes. Comprometieron a Francia e Inglaterra a compartir con nosotros sus diseños secretos, como recompensa al permitirseles hacer uso de nuestras fábricas de máquinas y aviones. Escuadrones de bombardeo hicieron largos vuelos a Hawái, a la zona del Canal (Panamá), a Alaska y a las Filipinas, con el fin de aprender navegación oceánica.

Estrategia alemana.—Los *Stukas*, operando al frente de los tanques y la infantería de Hitler, representaron su breve, pero espantosamente

trágico papel, contra Polonia, Checoslovaquia y Francia; los paracaidistas azotaron a la defensa Holanda; los aviones de transportes llevaron a la infantería aérea a Noruega; los planeadores invadieron Creta. Luego vino la batalla de Inglaterra, y los cazas interceptores ingleses, informados por el "radar" de todos los



Vista general, tomada por avión de reconocimiento aliado, que sirvió a los mandos para el estudio de las instalaciones alemanas a lo largo de la costa de Francia, permitiéndoles salvar las posibles contingencias que se hubiesen presentado de otro modo en las operaciones de invasión.

secretos de las escuadrillas de bombardeo invasoras, se elevaron a las alturas y voltearon centenares de aviones enemigos. Con ellos cayó la Luftwaffe, perdiendo su fuerza y quedando incapacitada para tomar la ofensiva nuevamente. El grandioso plan nazi fracasó por menospreciar el bombardeo a larga distancia. Si Hitler lo hubiese puesto en práctica, la guerra habría acabado poco tiempo después de Dunkerque, quedando Inglaterra tan destruida como la Alemania actual.

Estrategia japonesa.—; Pearl Harbor! Es extraordinario comprobar que los japoneses habían hecho sus planes con mayor astucia que los alemanes. Helos aquí: hundir nuestra Marina; destruir la parte mayor de nuestra fuerza aérea; echarnos de las Filipinas; a los ingleses, de Honkong y Singapur; a los franceses, de Indochina, y a los holandeses, de Java y Sumatra; consolidar el poder en todas las islas; construir aeródromos, bases de bombardeo de largo alcance; someter a la China bloqueada y atacar a Australia, cuyos ejércitos en su casi totalidad estaban luchando lejos de ese continente. Una

vez invadida Burma, la India sería una fruta madurada por el descontento y pronta para ser arrancada. En cuanto a la paz, los japoneses no vieron razón alguna para que ésta no pudiese ser proclamada en la Casa Blanca después de un conveniente período de castigo, como el que se había impuesto tan satisfactoriamente a Nanking y otras ciudades.

Desde el punto de vista industrial estaban muy satisfechos. Habían adquirido todos los materiales estratégicos necesarios, al mismo tiempo que nos los habían sustraído. Nuestra producción de máquinas no podía funcionar sin caucho y otras muchas materias primas, cuyas fuentes estaban ahora en sus manos.

El plan principal de los Estados Unidos.

Al fin, hombres animosos de los Estados Unidos se dieron cuenta de su ceguera. La fuerza aérea podía tener todo lo que merecía. El Presidente estableció el programa de los 50.000 aviones por año, y los engranajes comenzaron a rechinar. Los resultados están fuera del alcance de este relato; por eso los omitiremos. Pero



Resultados de los ataques rasantes, realizados por aviones "P-38", de las Fuerzas Aéreas americanas, antes de la invasión, y que destruyeron las defensas alemanas destinadas a detener y hacer fracasar las operaciones de desembarco de los aliados.

es de vital importancia explicar de qué manera los estrategas del Aire pusieron en práctica su plan principal.

Papel de las líneas aéreas.—Las líneas aéreas tenían una nidada de unos cuatrocientos aviones de transporte. El personal había sido entre-

nado y la Armada les proporcionó trabajo. El "Ferry Command", que pronto sería el Comando de Transporte Aéreo, encomendó operaciones de transporte a todo hombre que supiera hacer despegar un avión. Poco después el transporte aéreo despejaría nuevamente una situación crítica. Los bombarderos y los pilotos de ataque eran custodiados a través de los mares, hacia el lugar del combate, por un avión guía, en el que iba un avezado navegante. Aviones y materiales de guerra eran transportados a nuestros aliados, que pedían más y más, y a nuestras tropas en el campo de batalla. Se puede decir que los 250.000 kilómetros de rutas del Comando de Transporte Aéreo y los 125.000 de ruta del Servicio de Transporte Aéreo Naval, nos proveyeron las botas de siete leguas.

U. S. A. A. F.—El General Arnold, en su primer informe enviado a la Secretaría de Guerra, publicado en enero de 1944, dice:

"La Armada de las Fuerzas Aéreas tenía una doble tarea: establecer un gigantesco sistema de entrenamiento y contener al enemigo hasta que estuviésemos en condiciones de tomar la ofensiva. Con la Marina patrullamos el Continente norteamericano y mantuvimos expeditas las comunicaciones marítimas.

"Nunca permitimos que los japoneses nos cortasen las rutas."

Aviación naval.—Al principio la Marina soportó el castigo durante largos meses en el Atlántico y en el Pacífico. El Vicealmirante Derwitt C. Ramsey, anteriormente Jefe del Departamento de Aeronáutica, dijo que si nuestros portaviones hubiesen sido alcanzados en Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, nosotros no hubiésemos podido conservar Midway ni apoderarnos de las islas Salomón. Midway era la llave para la invasión de las islas Hawai y también de la costa de los Estados Unidos que da sobre el Pacífico. La magnífica actuación en el mar y el aire alrededor de esa isla rompió la retaguardia de la Flota japonesa y defendió la línea. Mientras tanto, en los primeros días de 1942, los pocos portaviones que nos quedaban mantuvieron abiertas las rutas para la navegación. En cierto momento, el *Enterprise* era el único portavión que persistía en la acción.

Esos eran los días en que combatimos a la defensiva, desesperadamente. Pero el plan principal seguía desarrollándose, y los campos de entrenamiento, así como las fábricas, trabajaban día y noche para proporcionar el potencial re-

querido. Finalmente, la Marina vió aumentadas sus fuerzas con aviones de las Fuerzas Aéreas del Ejército, que se emplearon en la guerra antisubmarina, y sus aviones de la C. V. E. (portaviones de escolta), con aviones complementarios, gradualmente pasaron a la ofensiva contra los incursores submarinos. Los alemanes se fueron alejando de la costa de América, formando una "manada de lobos" en medio del Atlántico, creyendo que estaban fuera del alcance de los bombarderos con base en la costa. Pero los aviones de la C. V. E. los siguieron y les dieron alcance.

En Inglaterra, donde, al fin, la 8.^a Fuerza Aérea empezaba a estructurarse, aviones B-17 se unieron a la Real Fuerza Aérea para bombardear los refugios de los submarinos y donde éstos se estaban construyendo.

Nuestros submarinos y bombarderos empezaban ahora a dar caza a los barcos japoneses en el Pacífico.

De la defensiva a la ofensiva.

Nuevamente citamos al General Arnold: "La ofensiva es la esencia del poder aéreo". En Midway, y también en la batalla del mar de Coral, en mayo y junio de 1942, utilizamos esas directivas. Ambas fueron acciones navales, con la ayuda de los pocos bombarderos con base en la costa que estaban en condiciones de actuar. Pero fué en la batalla del mar de Bismarck, en marzo de 1943, donde los bombarderos con base en la costa realmente dieron prueba de lo que valían. Durante tres días 162 aviones aliados repetidas veces atacaron un gran convoy japonés que navegaba en aquellas aguas, y no solamente destruyeron su protección aérea, sino que hundieron los barcos. Nuestras pérdidas fueron de trece hombres y seis aviones. Los japoneses perdieron, aproximadamente, 12.700 oficiales y hombres y de 59 a 83 aviones. Mientras tanto, la fuerza aérea del General Claire L. Chenault realizaba una de las mayores hazañas de la guerra permitiendo que la China se mantuviera en acción. No se obtenían refuerzos, con la sola excepción de aquellos que llegaban por aire. Pero Chenault logró reunir un grupo de bombarderos y cazas, y con ellos dió un zarpazo de tigre a las instalaciones, aviones y buques japoneses. Fué un maestro en tácticas de caballería aplicadas a la guerra aérea. Atacaba de improviso, y secundado por mal equipadas fuerzas chinas, mantuvo constantemente en jaque al enemigo, que contaba con un ejército de aproximadamen-

te tres millones de hombres y una fuerza aérea de 1.200 aviones de primera línea.

En el norte de África el plan se desarrolló más claramente aún. El comando integrado por ingleses actuó brillantemente. En los primeros días de la invasión nuestros hombres fueron duramente castigados a causa de una protección aérea deficiente. La A. A. F. y la R. A. F. fueron insuficientes en número; pero su poder fué empleado en forma concentrada, permitiendo que las fuerzas de tierra iniciaran una arrolladora ofensiva y se filtraran a través de una brecha abierta en las filas alemanas.

En el Mediterráneo, con el solo empleo de la

los puntos mejor defendidos. Pero la estrategia del poder aéreo ordenó en primera línea la destrucción del sistema de transportes del enemigo, arrasar puentes y vías de ferrocarril, eliminar los centros de protección, destruir los materiales usados en el funcionamiento de las máquinas militares. Ploesti fué un ejemplo contundente. En Inglaterra, las objeciones que al principio se formularon respecto a nuestros bombardeos de precisión diurnos, perdieron consistencia con la hazaña registrada por la 8.^a Fuerza Aérea. Si bien es cierto que a veces fuimos castigados, también lo fué la R. A. F. en sus bombardeos de saturación nocturnos sobre las plantas de producción del enemigo. Las distan-



Vista aérea parcial de las instalaciones alemanas del Rhur para producción de gasolina sintética, después de los ataques realizados por las Fuerzas de bombardeo de la R. A. F. y la A. A. F. Este objetivo fué bombardeado veintisiete veces, cayendo sobre él un total de 12.300 toneladas de bombas explosivas e incendiarias.

fuerza aérea, se obtuvo la rendición de la isla de Pantellaria. En Sicilia, a costa de fuertes pérdidas, aprendimos a usar planeadores y paracaidistas. Nuestra primera actuación en Italia tuvo por objeto adueñarnos de los aeropuertos de Foggia para colocarnos en una posición que permitiese realizar un plan estratégico de bombardeos en masa.

El poder aéreo, haciendo uso de su táctica, sobrepasó a los ejércitos de Tierra y se convirtió en una artillería volante, destinada a barrer

cias eran demasiado grandes para que los combatientes ingleses pudiesen dar protección a los *Lancaster* y a los *Sterlings*. La U. S. A. A. F. pidió y obtuvo mayor empleo de los grandes aviones de combate, y luego se les agregó tanques desprendibles; de suerte que al final de la guerra en Europa, a nuestros incursores de bombardeo se los hacía acompañar con una escolta de combate en su trayecto de ida y vuelta a Berlín. A medida que nuestros medios de ataque fueron cambiando y desarrollándose de

acuerdo al plan estratégico, se hizo posible un bombardeo ininterrumpido, día y noche: trabajo de precisión diurno por la A. A. F. y bombardeo de saturación nocturno por la R. A. F. Las bases abiertas en Italia y Rusia en 1944 hicieron posibles las misiones de "lanzadera" (ida y vuelta), aumentando de esta manera los bombarderos utilizables, y proporcionó una mayor protección contra el ataque enemigo.

El plan principal estableció la prelación en el ataque a los objetivos, convirtiendo a Inglaterra en una extensa base aérea, desde donde potentes escuadrillas de bombarderos pudiesen dirigirse hacia dichos blancos. Lo fundamental era destruir la Luftwaffe, abatirla y arrasar las fábricas de manera que no pudiesen reemplazarse. La supremacía aérea era absolutamente esencial para interrumpir la gran producción e imprescindible para la victoriosa invasión de la fortaleza europea. Todo lo cual resultó un negocio costoso durante muchos meses, mientras la Luftwaffe no se debilitase. En el transcurso del primer año consumimos dos veces y media nuestra fuerza aérea; pero el resultado obtenido el día D nos pagó con creces el esfuerzo. La Luftwaffe se había convertido en águila agonizante y ya no erguiría la orgullosa cabeza.

En marzo de 1944 empezó el verdadero ataque a los transportes preparatorio de la invasión. Una vez descartada la Luftwaffe, correspondía destruir los sistemas nazis de transportes, de manera que las tropas y los refuerzos no pudiesen llegar al frente en el momento en que nosotros empeñábamos a nuestros ejércitos terrestres en la batalla de la liberación. El Mariscal Karl Gerd von Runstedt, Comandante en Jefe en el Oeste, dijo más tarde: "Tres factores nos derrotaron en el Oeste: en primer lugar, la insospechada superioridad de vuestra fuerza aérea, que imposibilitó toda acción a la luz del día. En segundo lugar, la falta de combustible para los motores, aceite y gas, que inmovilizó a las Panzer Divisionem y aun a la misma Luftwaffe. En tercer lugar, la destrucción sistemática de todas las comunicaciones ferroviarias, al punto de no poder usar ni una sola vía a través del Rin. Esto hizo imposible la retirada de las tropas, paralizándonos totalmente. Nuestra producción sufrió un gran quebranto debido a la pérdida de Silesia y a los bombardeos de Sajonia, así como a la destrucción de las reservas de aceite en Rumania."

El último objetivo fundamental fué el combustible. Este ataque se llevó a cabo con tanto

éxito, que, como dijo von Runstedt, los tanques y aviones de los alemanes perdieron casi toda su eficiencia, ya que rara vez podían actuar. Otros blancos de gran importancia fueron las fábricas de producción de proyectiles y las relacionadas con la fabricación de otras importantes armas enemigas, las instalaciones de tanques y camiones, los depósitos de caucho, cañones, provisiones, y las fábricas de locomotoras. Al eliminarse estos blancos capitales, otras industrias podían ser dejadas, ya que no podían desenvolverse sin los materiales que proveían dichos establecimientos.

La invasión al Continente será siempre el supremo testimonio de la eficacia del empleo intensivo de la fuerza aérea. La Armada de una invasión era el blanco soñado de los aviadores; sin embargo, apenas fué perturbada. Nuestros aviones de transporte de tropas llegaron por millares a Francia, por mar y aire; los planeadores y portaviones fueron enviados escalonados a los mismos destinos. Luego el plan cambió en cuanto a la táctica aérea de la guerra. Cuando los ejércitos entraron en Saint Lô, el General von Kluge le comentó amargamente a un representante de Hitler: "Que el enemigo pueda ser contenido a esta altura, resulta problemático. Su superioridad aérea es abrumadora y anula toda réplica. Cada movimiento de sus efectivos es protegido por su fuerza aérea. Nuestras pérdidas en hombres y armamento son extraordinarias. La moral de nuestros ejércitos ha sufrido profundamente bajo el mortífero fuego enemigo, en especial desde que nuestras unidades de infantería consisten solamente en grupos reunidos apresuradamente. Detrás del frente, los terroristas, viendo la proximidad del fin, han acrecentado su audacia. Necesitamos imprescindiblemente refuerzos."

El informe de von Kluge sobre las fuerzas de resistencia aclara otro punto. Debido a los refuerzos recibidos gracias a la aviación, estábamos en condiciones de mantener, armar, dar órdenes y dirigir a los ejércitos de Tierra en forma muy eficaz cuando llegó la invasión.

En el Pacífico, como lo señaló el General Arnold, una vez emprendida la ofensiva, nuestro objetivo número uno era ocupar nuevas tierras donde pudiésemos instalar campos de aviación y hacer que nuestra fuerza aérea pasara al ataque. Esto nos permitió considerar como próximo objetivo a las Filipinas. Allí el Ejército combinado de Aire, Mar y Tierra actuó, como lo había hecho en Normandía, con gran resultado.

Nuestras poderosas Fuerzas Tácticas de la Armada, rodeando a los portaviones, surcaron intrépidamente las aguas del Japón. Hoy en día un acorazado es un engranaje necesario en la fuerza naval; pero el portaviones es imprescindible, tal como lo habían imaginado sus creadores.

Recio bombardeo.

En el verano de 1944 hicieron su aparición los últimos de los bombarderos de gran autonomía de esta guerra. Los B-29 partieron de la India para entrar en acción, usando una base temporaria en Chongtu, China. Sus hermanos los B-32 debían llegar antes del final de la guerra, pero demasiado tarde para tener gran actuación. Le May y Arnold llamaron a estos dos aviones "los últimos de los bombarderos más chicos", presagiando a los bombarderos más nuevos ya anunciados, que tendrían un alcance efectivo de unos 8.000 kilómetros, pudiendo llevar una carga de bombas aún mayor.

Las "Superfortalezas" hicieron del Japón su principal objetivo, y con los ataques coordinados de los aviones de transporte, que parecían islas flotantes, llevaron la guerra al corazón del Imperio del Sol Naciente. La prelación que había sido observada en Alemania, también fué

tenida en cuenta en el Japón: aviación, transporte, combustible. En este caso el transporte era más marítimo que terrestre, ya que el Japón no podía abastecerse con materias primas nacionales. Alrededor de dos millones de toneladas en buques fueron hundidas.

Por último, llegó la bomba atómica—y la rendición. "Finis coronatus opus". La tardía intervención de Rusia en la guerra del Pacífico hubiese sido importante de haberse considerado necesaria la invasión de China. Pero sirvió, sin embargo, para convencer a los altos jefes japoneses de que estaban totalmente derrotados. Los rusos actuaron por acto de presencia más que de acción.

Es un hecho significativo el que Rusia, al hacer uso de la fuerza aérea, haya seguido ampliamente el plan alemán, y si aquí no lo hemos comentado es porque dicha fuerza no fué el principal instrumento de sus victorias. Rusia empleó adecuada protección aérea, pero con una táctica germánica, y nosotros hicimos posible ese empleo al usar estratégicamente nuestros bombarderos de gran autonomía. Esto, desde luego, no disminuye la contribución rusa; pero es interesante puntualizarlo en lo que se refiere a pensamiento nacional.



Bombardeo de la ciudad alemana de Wesel, operación preparatoria del desembarco de los Ejércitos aliados aerotransportados.

Nuevas armas.

Antes del fin de la guerra adquirimos muchas armas nuevas: fotografías de reconocimiento, cazas nocturnos, grandes adelantos en corazas y armamento, en alcance, en potencia, en capacidad para carga, en techo y otras mejoras. Los alemanes estaban usando los cazas a reacción, que no maduraron en su desarrollo. En cuanto a acción efectiva, lo más importante de todo fué el "radar".

El Eje, en sus últimos momentos de desesperación, hizo uso de dos nuevas armas que debemos tener en cuenta. Estas son las bombas V de los alemanes y los escuadrones Kamikaze de los japoneses. Ambos causaron inmenso daño. Pero no pudieron atajar nuestro avance. Los ataques suicidas de los japoneses, realizados en el mar y en el aire, fueron más crueles que las bombas alemanas.

Planes futuros.

Además de las lecciones que hemos aprendido en esta guerra, es de desear que nuestros proyectos para la futura paz se basen en una estrategia tan eficaz como lo que hizo posible la victoria, y que sean mantenidos por el Congreso y apoyados por el pueblo con sentido común y comprensión. La puerta de la Edad Atómica se ha abierto. La propulsión a reacción y la energía atómica proporcionarán velocidades fantásticas, que sobrepasan todo lo imaginado. Y citando al General Arnold nuevamente: "Consideramos que con las armas y técnicas que ahora se usan y con las que sabemos se usarán, la destrucción será impresionante."

El futuro presenta el siguiente panorama:

1. *Aviones sin piloto volando a velocidades superiores al sonido. Alcanzadas esas velocidades aéreas, el combate tal como lo conocemos: bombarderos ametrallándose mutuamente con el deliberado fin de derribar al contrario, desaparecerá.*
2. *La extraordinaria evolución de los proyectiles dirigidos y el perfeccionamiento de su control, que permitan efectuar sus descargas a grandes distancias sobre objetivos de una milla de diámetro o menos.*
3. *Bombas atómicas perfeccionadas. Serán de un poder destructivo mayor que el que pue-*

da concebir la más fértil imaginación humana. Un arma adecuada para repentinos e inesperados ataques aéreos, en los cuales las ciudades más grandes podrán ser destruídas en una noche por una mano que creemos amiga.

4. *Importantes progresos en el campo de la defensa contra la aviación y contra proyectiles dirigidos, por medio de proyectiles anti-aéreos, detectores de objetivos, de cohetes, etcétera. Es indudable que toda nueva arma ofensiva deberá estar dotada de un mínimo medio de defensa. Contra los aviones estratosféricos más veloces que el sonido y los proyectiles dirigidos del futuro, es probable que se presente un sistema de defensa automática que permita destruirlos en el aire, la estratosfera o la ionosfera.*
5. *Sistemas de comunicación perfeccionados entre aire y tierra, que harán posibles las maniobras más complicadas de los aviones con piloto o de los proyectiles sin piloto.*
6. *Un extraordinario desarrollo en las técnicas del desembarco, y aprovisionamiento de las fuerzas aerotransportadas, que podrán ser lanzadas con todo su equipo en cualquier lugar del mundo en pocas horas.*

A ninguna de estas cosas puede tildársela de fantástica ni siquiera de imposible. Son tan factibles que casi se las podría llamar inevitables. Si sobreviniese otra guerra, si otro agresor se levantase para atacar a las naciones pacíficas, esos son los inventos que tendrá que enfrentar.

¿Qué haremos nosotros? Somos la nación más poderosa del mundo. De nuestro poder podemos hacer uso para mantener la paz, lo que significa la mejor garantía para la armonía colectiva. Pero si las naciones del mundo no pudiesen actuar de común acuerdo, ese poder sería nuestro único recurso. Por eso debemos conservarla a toda costa. Y lo que es más importante: vamos a necesitar un programa de recursos y personal competente y bien equipado. He dicho "lo que es más importante", porque si no nos mantenemos en la vanguardia del desarrollo tecnológico, inútil será que tengamos cualquier fuerza y que hagamos planes de expansión; seríamos derrotados antes de que la expansión pudiese tener lugar.