

# Cultura estratégica militar española y aviación militar

Spanish military strategic culture and military aviation

Manuel M. Jiménez Rodríguez<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), España

mjimenez131@alumno.uned.es

**RESUMEN.** El presente trabajo impulsa el estudio de la cultura estratégica militar española, estableciendo como característica básica su orientación hacia la eficacia práctica en combate mediante una útil reflexión estratégica. Se ha analizado como facilitador del aprovechamiento de revoluciones técnicas en instrumentos de combate. Así ocurrió con la incorporación sistemática de las armas de fuego en la Edad Moderna con liderazgo español, disponiendo España de abundantes recursos. También se ha producido con recursos limitados como ocurrió con la aviación militar española desde sus inicios. Sobre este poco conocido caso se ha compuesto una completa imagen de la formación de la mentalidad estratégica de los aviadores militares españoles y comparado con sus equivalentes en los principales países occidentales, sobresaliendo la española por su eficacia práctica, equilibrio y complementariedad con el resto. Finalmente, se explora esta complementariedad en el marco de las principales culturas estratégicas militares implicadas en la actual cooperación militar europea.

**ABSTRACT.** This paper pushes forward the study of the Spanish military strategic culture, establishing as basic characteristic its focus on practical effectiveness in combat through a useful strategic reflection. It is analyzed as facilitator of the exploitation of technical revolutions in combat means. It was the case of the systematic incorporation of firearms in the Modern Age with Spanish leadership, when Spain had abundant resources. It has also been the case with limited resources, as it happened with the Spanish military aviation from its beginning. On this scarcely known case, a complete picture of the formation of Spanish military aviators' strategic mentality has been produced and compared with its equivalents in the main Western countries, standing out the former for its practical effectiveness, balance and complementarity with the rest. Finally, this complementarity is explored in the framework of the main military strategic cultures involved in the present European military cooperation.

**PALABRAS CLAVE:** Cultura estratégica militar española, Eficacia en combate, Reflexión estratégica, Aviación militar, Cooperación militar europea.

**KEYWORDS:** Spanish military strategic culture, Effectiveness in combat, Strategic reflection, Military aviation, European military cooperation.

## 1. Introducción

Se toma como referencia la definición de cultura estratégica militar de Ytzhak Klein: «El conjunto de actitudes y creencias preferidas en el seno de una institución militar, a propósito del objeto político de la guerra y del método estratégico y operacional más eficaz para alcanzarlo» (citado por Coutau-Bégarie, 2008: 441). Aquella traduce el fondo cultural y subjetivo que influye en las elecciones estratégicas en operaciones militares. Se refiere a una mentalidad transmitida de generación en generación en el medio militar, más por socialización que por enseñanza formal, que modela inconscientemente y en profundidad los comportamientos. «El militar español contemporáneo, como el ruso o el alemán, tiene incorporadas a su mentalidad profesional una familia de preferencias estratégicas» (Alonso Baquer, 1985: 26).

El factor cultural es uno de los que influyen en las elecciones estratégicas realizadas en la guerra, junto con los medios materiales y humanos disponibles para los contendientes, la geografía del teatro de operaciones, los decisores políticos, las alianzas exteriores, etc. Estos factores dan lugar a diferentes enfoques complementarios en el estudio de la estrategia.

Hervé Coutau-Bégarie, probablemente el tratadista francés y europeo de estrategia más completo de las últimas décadas, anima a avanzar en la investigación de la cultura estratégica militar española porque, al contrario del conocimiento que existe sobre otros casos europeos, «no es conocida más que muy superficialmente, aunque podría enseñarnos mucho. Hay una auténtica especialidad militar española, que se remonta hasta muy atrás» (Coutau-Bégarie, 2008: 484).

El objetivo principal de este trabajo es avanzar en la determinación de un rasgo básico de la cultura estratégica militar española, en estrecha relación con la mentalidad. Se propone como dicho rasgo su orientación eminentemente práctica, centrada en la eficacia en combate en base a una útil reflexión teórica. No es necesariamente una característica común en las mentalidades estratégicas militares de otros países, dominadas con relativa frecuencia por un dogmatismo teórico que puede favorecer la ineficacia en combate, como se verá detalladamente al tratar la aviación militar y la complementariedad de las culturas estratégicas militares. El carácter eminentemente práctico de la mentalidad estratégica militar española se va a estudiar como facilitador de la eficaz incorporación a sus ejércitos de revoluciones técnicas, mediante una útil reflexión teórica que ha adaptado la estrategia a los nuevos instrumentos técnicos.

Se han escogido para la comprobación de la característica propuesta dos momentos claves de introducción de armamento revolucionario en la guerra, abarcando entre ambos a los tres ejércitos. En primer lugar se contempla la introducción del empleo sistemático de las armas de fuego por los ejércitos terrestres y navales en la Edad Moderna, cuando España disponía de amplios recursos como primera potencia europea. En segundo lugar, se ha escogido la introducción de la aviación en el siglo XX, cuando España disponía de recursos limitados, caso muy ilustrativo pero poco conocido en el que se centrará el estudio. Además de establecer detalladamente la mentalidad estratégica de los aviadores militares españoles, se ha comparado con la de sus homólogos occidentales en su formación hasta la Segunda Guerra Mundial principalmente, explorándose la singularidad y complementariedad de la española con el resto. Finalmente, como objetivo adicional, se esboza la complementariedad de la cultura estratégica militar española con la francesa y alemana, en el marco de la actual cooperación militar europea.

## 2. Revisión de la literatura científica

Existen múltiples libros y artículos sobre países como Estados Unidos, Francia, Reino Unido y Rusia, que establecen características estables de sus culturas estratégicas militares durante siglos, y en el caso de China, de milenios. Los trabajos sobre las maneras nacionales de hacer la guerra se habían iniciado en 1932 con el libro *The British Way in Warfare* del británico Basil H. Liddell Hart, extendidos a una amplia variedad de países a partir del libro de Russell F. Weigley, *The American Way of War* (1973). En este trabajo se prefiere la terminología cultura estratégica militar, más difundida en la investigación académica, como manera nacional de hacer la guerra en los niveles estratégico y operacional principalmente.

En una recopilación en internet con la herramienta Google Scholar durante los años 2019 y 2020, se han identificado 55 trabajos de investigación sobre culturas estratégicas de las élites de una amplia variedad de países, 25 de ellos directamente relacionados con el nivel militar. Ninguno tiene relación con España.

Como una excepción puede ser considerado el libro *Las preferencias estratégicas del militar español* (1985) del general Miguel Alonso Baquer, que contiene inicialmente un enfoque cultural muy adecuado. No obstante, el libro consiste más bien en un tratado de estrategia general, entre cuyas tipologías se pueden entresacar ejemplos de características de la cultura estratégica militar española, como podrían ser la preferencia por las guerras limitadas, por la estrategia indirecta y por la maniobra frente al choque de fuerzas. Sin oponerse a la pertinencia de dichas características, este trabajo contempla la cultura estratégica militar como uno de los enfoques de estudio de la estrategia y no como suministrador de ejemplos de tipologías de esta.

### 3. Metodología

Además de centrarse en el estudio de la eficacia práctica en combate como característica básica de la mentalidad estratégica militar española, se pretende en este trabajo indicar el camino para posteriores estudios. Determinar todas las características principales requeriría un tratado completo. El método de investigación debe ser cualitativo, eligiendo episodios significativos tras una detenida reflexión sobre la historia militar española. No puede ser cuantitativo y analizar todos los episodios de la historia militar española, por el prolongado marco temporal que es necesario considerar para establecer tendencias duraderas, por encima de coyunturas temporales y de tendencias doctrinales dominantes en la estrategia militar de cada periodo. La determinación futura de otras características completará el estudio de todo el periodo temporal a abarcar. Este comienza a finales del siglo XV, cuando España se constituyó como una entidad política efectiva con un ejército común.

Al objeto de comprobar la orientación eminentemente práctica propuesta para la mentalidad estratégica militar española, en el caso suficientemente conocido de la revolución militar de la Edad Moderna, se ha reflejado en este trabajo un resumen de las conclusiones de fuentes secundarias solventes, principalmente extranjeras, sobre el caso español. En segundo lugar, respecto al muy ilustrativo pero poco conocido caso de la eficaz introducción de la aviación militar en España en el siglo XX, en el que se centrará este estudio, se ha plasmado una imagen completa y fidedigna de la formación de la mentalidad estratégica de los aviadores militares españoles, acontecida en sus líneas principales hasta la Guerra Civil. Se han empleado para ello todas las fuentes primarias disponibles de la época que evidencian dicha mentalidad y se ha verificado su aplicación en la Guerra de Marruecos y en la Guerra Civil. Además, al objeto de determinar su singularidad y complementariedad, se ha comparado detalladamente con la mentalidad estratégica prevaleciente en los aviadores militares de los principales países occidentales participantes en la II Guerra Mundial, así como explorado su vigencia actual, en base a fuentes secundarias acreditadas, principalmente extranjeras.

Finalmente, como utilidad adicional del estudio, se ha iniciado la exploración de la complementariedad del enfoque práctico de la mentalidad estratégica militar española con la francesa y la alemana, utilizando fuentes secundarias de solvencia, en el marco de la cooperación militar europea.

## 4. Resultados

### 4.1. Ejércitos terrestres y navales españoles en la Edad Moderna

Los españoles fueron los primeros en emplear de manera sistemática las armas de fuego en la guerra, con éxito estratégico. En ello tuvo un gran peso la reforma militar iniciada por los Reyes Católicos tras la conquista de Granada en 1492, completo ejemplo de progreso militar combinando útil reflexión teórica, planificación metódica y aplicación práctica. La reflexión teórica se vio impulsada por el Tratado de la perfección del triunfo militar (1459) del cronista y consejero real Alfonso de Palencia. Obra de una sorprendente modernidad, sus propuestas «(primacía de la infantería, utilización del terreno, disciplina desarrollada por el ejercicio y el

estudio...) serán retomadas en gran parte al final del siglo por el reorganizador del ejército, Alonso de Quintanilla, y llevadas a la práctica por el Gran Capitán» (Coutau-Bégarie, 2008: 183). La primacía de la infantería allanó el camino al empleo sistemático de las armas de fuego, que fue impulsado por la obligación de su uso para las milicias. Un informe de Alonso de Quintanilla inspiró la Ordenanza real de octubre de 1495 que estableció el armamento general del pueblo y la obligación de ejercitarse con las armas de fuego a partir de un determinado nivel de ingresos (Quatrefages, 1996: 91-94).

El cambio de la guerra terrestre en Europa tras la Edad Media quedó retratado en 1503 en Italia, en «Ceriñola, la primera batalla ganada por la potencia de fuego» (Coutau-Bégarie, 2008: 183). El primer ejército moderno de la historia, el español del Gran Capitán basado en la infantería y en el empleo sistemático de las armas de fuego portátiles, se impuso al último gran ejército medieval, el francés basado en la caballería pesada. La infantería española alcanzó su plenitud ya bien entrado el siglo XVI con los Tercios, prolongada durante buena parte del XVII:

«La temible eficacia de este tipo de fuerzas estaba basada en un sistema de armamento que unía el arma blanca (pica) y el arma de fuego (arcabuz). Así, el tercio llevaba a cabo la síntesis de esta “dualidad fundamental de la infantería” que apareció en el siglo XV con las armas de fuego portátiles y que los españoles fueron los primeros en “domesticar”» (Quatrefages, 1996: 335).

«Una intensa reflexión acompaña esta transformación fundamental» (Coutau-Bégarie, 2008: 183). Desde 1520-1530 y hasta el siglo XVII, España sobresalió en la reflexión teórica en Europa que potenció la naciente infantería con armas de fuego, principalmente mediante tratados escritos por militares expertos con el objetivo de mejorar la eficacia en combate de los Tercios. Pueden ser representados por Sancho de Londoño, que desde soldado ascendió hasta brillante maestro de campo del Tercio de Lombardía y, a petición del duque de Alba, escribió *El Discurso sobre la forma de reducir la disciplina militar al mejor y antiguo estado*, publicado en repetidas ocasiones desde 1589 y traducido al francés y al inglés, así como su gran obra póstuma *el Libro del Arte Militar* publicado en 1596. Estos abundantes tratados «constituyen la base teórica de los reglamentos que hacen del tercio la mejor infantería de Europa» (Coutau-Bégarie, 2008: 184).

En la misma época se promovieron en España armadas permanentes artilladas y la navegación en convoy, que protegieron durante siglos de piratas, corsarios y flotas enemigas, su imperio mundial y el vital transporte de metales preciosos. España mantuvo una Armada artillada de primera línea desde el siglo XVI hasta principios del XIX, lo que no tiene parangón en Occidente con la excepción de Inglaterra.

En las expediciones a Guinea, «en 1479 se implantó una medida de seguridad de gran importancia que habría de alcanzar preeminencia en la futura «carrera de las Indias»...bajo la forma de convoyes» (Hernández Sánchez-Barba, 2013: 22). El galeón artillado, con su capacidad mixta de transporte y combate decantada cada vez más hacia un completo buque de guerra oceánico, constituyó la base del sistema de convoyes y flotas permanentes. El sistema se perfeccionó impulsado por una continua reflexión teórica que servía de base a sucesivos reglamentos y así, sobre las naos mercantes integradas en los convoyes, en «1535 se dan Ordenanzas para guarnecer las naos de artillería, armas, pertrechos, marinería y artilleros» (O'Donnell, 2013: 88). El exitoso sistema de convoyes de transporte protegidos por una considerable potencia de fuego ha servido de ejemplo para otros usos posteriores, como fueron los convoyes aliados en el Atlántico que derrotaron la amenaza submarina alemana en la II Guerra Mundial. Por otro lado, la galera de remos artillada fue la base de las escuadras del Mediterráneo que contuvieron el expansionismo otomano y aseguraron las posesiones italianas de la Monarquía Hispánica.

«Si hay algo que caracterizó a la cultura marítima española del siglo XVI fue la enorme producción de tratados sobre asuntos náuticos...Sin duda el contexto práctico definió las principales características de esta tratadística» (Sánchez Martínez, 2020: 47). El arquetipo fue la obra *Espejo de Navegantes*, redactada en los años veinte y treinta del siglo XVI por Alonso de Chaves, piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Obra enciclopédica, respecto a su tercera parte de cuatro, «cierra Chaves esta tercera parte con una lección

magistral de estrategia militar sobre el arte de la guerra en el mar» (Sánchez Martínez, 2020, 49). Muchos de los tratados no fueron publicados, tampoco el Espejo de Navegantes, por el temor de la Corona a que cayeran en manos enemigas. No obstante, sirvieron de base para la enseñanza práctica de la naciente navegación oceánica y fueron un indicativo de la intensa reflexión teórica que cristalizó en una minuciosa reglamentación sobre construcción naval, así como sobre constitución y armado de flotas, que emitieron la Casa de la Contratación y la Corona.

Los tratados exclusivamente militares sobre combate naval empiezan con Teórica y práctica de la guerra (1577) de Bernardino de Mendoza, que cubre el desarrollo de una campaña de guerra sobre el mar, al que siguen en el siglo XVII una larga lista de autores: Andrés García Céspedes con Regimiento de navegación (1606), Antonio Pinelo y Biblioteca náutica (1629), el padre José Zaragoza con Naografía (1644), Antonio de Nájera y Navegación especulativa y práctica (1669), etc. Estas abundantes obras son la expresión de una práctica mentalidad estratégica marina que fue fundamental en la exitosa defensa naval del Imperio español. «Si esta literatura es desconocida [en la actualidad], no quiere decir que sea vana...el Imperio de América resiste todos los ataques y las flotas del oro no sufren más que pérdidas mínimas» (Coutau-Bégarie, 2008: 596).

El éxito de las armadas de la Monarquía Hispánica se puede resumir así:

«En términos de gestión de la armada real podemos más bien pensar que los años entre 1588 [con la fracasada invasión de Inglaterra] y 1639 representan un momento de altos logros ante unos retos extraordinarios. Ciertamente, tras las derrotas de las décadas de 1640 y 1650, tanto el gobierno como la armada afrontaron crisis internas que justificarían la utilización del término «decadencia». No obstante, incluso en las cada vez más desesperadas circunstancias de la segunda mitad del siglo XVII, cuando el poderío español era atacado a lo largo y ancho del globo, la que fue verdaderamente digna de mención fue la gran resistencia que mostraron las fuerzas navales de la Corona» (Williams, 2013: 366).

En resumen, el liderazgo español en la introducción sistemática de las armas de fuego en la guerra se basó en una práctica reflexión estratégica, que allanó el camino hacia el empleo sistemático y eficaz de los nuevos instrumentos de combate.

## 4.2. Desarrollo de la aviación militar y mentalidad estratégica

Cuando España ha carecido de recursos importantes también ha incorporado eficazmente nuevos medios de combate, en la medida de sus posibilidades. Fue el caso muy ilustrativo del eficaz desarrollo de la aviación militar española en la Edad Contemporánea. Los nuevos medios aéreos fueron acogidos con entusiasmo por un grupo de aviadores militares que protagonizaron un completo debate teórico, expresión de una práctica mentalidad estratégica que resultó fundamental para la eficaz participación de la aviación española en la Guerra de Marruecos y en la Guerra Civil, con remarcables primicias en su empleo. La mentalidad estratégica de los aviadores militares españoles resultó claramente más práctica para la eficacia en combate que la de sus correligionarios occidentales, muy dominada por el dogmatismo.

### 4.2.1. Inicio del pensamiento aéreo español: Kindelán

El general Alfredo Kindelán Duany destaca entre los pensadores aéreos españoles del siglo XX por su pragmatismo. Se situaba entre «los clásicos», que defendían la preponderancia de las armas terrestres y marítimas, y «los modernistas», que defendían el avión como arma única (1925: 288-294). En 1910 concluía sobre los aeroplanos que «la guerra no dejará de utilizar éste, como todo otro invento, bien para reconocimientos en país enemigo, para transmisión rápida de órdenes o noticias, para perseguir a los dirigibles o a otros aeroplanos, etc.» (p. 188). En 1911 obtuvo el primer título de piloto militar español.

En el libro *La flota aérea española* (1916) destaca la clarividencia que demostró Kindelán, entre otros asuntos, sobre el transporte aéreo militar. Así, sostuvo para el Ejército español en el Protectorado del Norte de Marruecos que, en caso de guerra, «estas fuerzas necesitan, o repatriarse, o aprovisionarse y municionarse;

todo ello sólo podrá realizarse por vía aérea» (pp. 10-11). Después añadió que «un aeroplano puede llevar 100 hombres en un día (tres viajes)» (1925: 40). Todo ello detalló anticipadamente el puente aéreo sobre el estrecho de Gibraltar del verano de 1936. Se trató del «primer transporte [aéreo] de gran amplitud» de la historia militar (Coutau-Bégarie, 2008: 739). El Ejército de África sublevado fue aerotransportado a la Península al inicio de la Guerra Civil, sorteando el bloqueo del estrecho por la flota gubernamental republicana.

Gran parte del pensamiento aéreo de Kindelán anterior a la Guerra Civil está recogido en el tomo I de la obra colectiva de cinco volúmenes *Aviación Militar* (1925). Sobresale la omnipresencia de la necesidad de un amplio abanico de misiones aéreas en la guerra: reconocimiento, vigilancia e inteligencia, caza o combate aéreo defensivo y ofensivo, bombardeo estratégico, apoyo aéreo cercano a fuerzas terrestres o marítimas, interdicción de la retaguardia de las fuerzas enemigas, transporte, apoyo a las operaciones especiales (como infiltración de combatientes en territorio enemigo o lanzamiento de octavillas), artillería antiaérea, etc. Así queda resumido en su «esquema de misiones de la aviación» (p. 46).

Otros postulados relevantes de Kindelán consisten en:

- «La lucha aérea por la supremacía...debe ser la primera fase de toda guerra moderna» (1916: 8). «El dominio del aire...tiene limitaciones de espacio y tiempo» (1925: 33). Permite una ofensiva propia en un lugar y momento determinados, para lo que hay que «emplear sin desmayo una política ofensiva inexorable y continua contra la flota aérea enemiga, en el aire como en tierra» (1925: 214).
- La aviación como «arma política» decisiva mediante el bombardeo estratégico: «En el corazón mismo de los países enemigos...es más fácil hacer flaquear los elementos que no se batan que quebrantar el frente militar» (1925: 34).
- «La aviación está hecha para una defensiva estratégica... [pero] su característica táctica es la ofensiva»: Un país como España, con extensas fronteras marítimas, recibirá los ataques aéreos por líneas exteriores y podrá llevar su aviación por líneas interiores al punto más conveniente, pero ello «no quiere decir que...la aviación...sea un arma defensiva...en la táctica buscará siempre el combate» (1925: 33).
- Los principios de las misiones aéreas sobre tierra o mar son los mismos, «con diferencias únicamente en detalles técnicos» (1925: 39).
- El empleo de la aviación independiente debe depender sólo del mando militar supremo (1916: 53-54). La «aviación independiente» incluía a los bombarderos estratégicos y sus cazas de escolta, siendo la otra rama la «aviación divisionaria» o de cooperación con las divisiones terrestres (1925: 436-437).

#### 4.2.2. Otras contribuciones a los orígenes del pensamiento aéreo español

Desde finales de la Primera Guerra Mundial una serie de aviadores españoles expusieron teorías aéreas en base a sus conclusiones sobre aquel conflicto, contemplando todos ellos un amplio abanico de misiones aéreas. El comandante de Infantería de Marina y piloto de la Aviación Militar Manuel O'Fellan opinaba además que la Aviación Naval, creada en 1917, debía emplear exclusivamente hidroaviones y disponer de buques de transporte de hidroaviones (1918: 34). El comandante de Estado Mayor y aviador militar Luis Gonzalo Victoria, defendía para el bombardeo estratégico «la acción masiva...por la acumulación de muchos aviones a su vez de gran potencia destructora» (1922: 81).

El capitán de Artillería y aviador César Gómez Lucía designa como objetivo de la aviación militar las escuadras navales enemigas, «lo mismo sobre los navíos que sobre los submarinos» (1922: 140). La revista *Aérea* constituyó una fuente significativa de pensamiento aéreo entre 1923 y 1930, con artículos reseñables como los del comandante de Artillería y aviador militar Vicente Balbás sobre «la guerra de tres dimensiones»: Las acciones en tierra, mar y aire están necesariamente entrelazadas, lo que implica «la convergencia de todos hacia un fin único – y por ende la indispensable unidad de mando» (1930: 23).

### 4.2.3. Influencia del pensamiento aéreo español en la Guerra de Marruecos (1913-1927)

Un amplio abanico de misiones aéreas, favorecido por el pensamiento aéreo español de la época, fue empleado en la guerra de contrainsurgencia del Protectorado español del Norte de Marruecos. Se propició así una eficaz y destacada participación de la aviación española desde 1913 hasta la pacificación en 1927, con sobresalientes primicias en su empleo. La acción aérea más trascendente consistió en la participación en la batalla terrestre, principalmente mediante el apoyo cercano a las fuerzas propias o el aprovisionamiento de las posiciones sitiadas. En el apoyo cercano a las fuerzas propias, la escuadrilla expedicionaria española desplegada en 1913 en Marruecos bajo mando del capitán Kindelán, llevó a cabo el primer bombardeo de la historia con bombas aerodinámicas diseñadas específicamente para aviación, empleando además visores ópticos de puntería e instrumentos lanzabombas (Kindelán, 1925: 67-72). Desde 1911 en la guerra ítalo-turca en Libia se habían lanzado bombas desde aviones, pero a través de medios de oportunidad como granadas de mano.

No obstante, el primer tipo de misión empleado por la aviación española desde 1913 en Marruecos fue el reconocimiento, vigilancia e inteligencia. Se emplearon las técnicas perfeccionadas desde 1912 bajo tutela de Kindelán, de reconocimiento fotográfico y visual en base a croquis en las que jugaba un papel básico el observador del aeroplano. Debido a la penuria de mapas y de información sobre el dispositivo enemigo en amplias zonas montañosas y poco exploradas del Rif sublevado, la inteligencia proporcionada por la aviación fue indispensable y muy apreciada por las fuerzas terrestres. La obtención de inteligencia por la aviación se utilizó para todo tipo de objetivos, como ocurrió cuando se tuvo conocimiento en 1924 de la compra por el líder rifeño Abdelkrim de tres aviones para su empleo en la guerra. Uno solo consiguió llegar al Rif, donde se mantuvo escondido. Se sucedieron misiones de aviones de reconocimiento españoles para localizar el avión rifeño, que fue descubierto en marzo de 1925 propiciando a continuación una misión de bombardeo aéreo que lo destruyó (Lacalle & Rubio, 2000: 64).

La acción aérea alcanzó una gran intensidad tras el significativo aporte de medios aéreos impulsado por la reacción en España al desastre de Annual de julio de 1921, que había costado la muerte de aproximadamente 10.000 soldados españoles. La omnipresencia que alcanzó la aviación militar española en los cielos del Protectorado, manteniendo en el aire aviones de reconocimiento y vigilancia, puede ser ilustrada por el viaje de León Gabrielli en junio de 1925. Este emisario del gobierno francés alcanzó el refugio de Abdelkrim en la zona española de Protectorado, «tras varios días de un periplo agotador, a lo largo del cual hizo falta esconderse sin cese de la aviación española» (Courcelle-Labrousse & Marmié, 2008: 218).

La contribución fundamental de la aviación a la victoria y su estrecha imbricación en la maniobra global bajo un mando único pueden ser ilustradas por la operación de Alhucemas de 1925, principio del fin de la insurrección. «Esta operación de desembarco combinando marina, aviación e infantería es una primicia mundial» (Courcelle-Labrousse & Marmié, 2008: 265). Participaron «136 aparatos de la Aeronáutica Militar, 18 hidroaviones de la Aeronáutica Naval, otros 6 de la Aeronáutica militar francesa y dos aviones... [de] Cruz Roja» (Sánchez Méndez & Kindelán Camp, 2011: 98). Según había preconizado O'Fallan, doce de los hidroaviones de la Armada operaron desde el buque portahidroaviones Dédalo (Lacalle & Rubio, 2000: 53). Las fotografías de los aviones de reconocimiento permitieron la confección de «mapas, en particular de la zona de 15 kilómetros de profundidad alrededor de la Bahía de Alhucemas» (Sánchez Méndez & Kindelán Camp, 2011: 100). Los aviones participaron en el intenso bombardeo previo y, ya en la playa, las fuerzas desembarcadas fueron recibidas por «un intenso fuego de ametralladora, que es neutralizado por las escuadrillas de Bristol, Fokker e hidroaviones» (Sánchez Méndez & Kindelán Camp, 2011: 101). En las semanas posteriores, los bombardeos aéreos jugaron un papel esencial con la eliminación de la artillería rifeña (Sánchez Méndez & Kindelán Camp, 2011: 104).

Por otro lado, los pensadores aéreos españoles sostenían que el bombardeo estratégico de las tribus rebeldes acabaría con la insurrección. No obstante, su aplicación práctica en determinados momentos no

consiguió la rendición aunque sí contuvo en parte la rebelión. No obtuvo efecto desmoralizador ya que no cumplió, entre otros, con requisitos como que el rifeño debía sentir «que son prácticamente invulnerables para él los aeroplanos» (Kindelán, 1925: 43). Los aviones eran vulnerables al fuego enemigo al volar frecuentemente a bajas altitudes para apoyar a sus tropas. Además, se construyeron refugios antiaéreos subterráneos en todos los pueblos del Rif sublevado, según un periodista estadounidense que lo recorrió en 1924 (Courcelle-Labrousse & Marmié, 2008: 132). El bombardeo estratégico del Rif presentó el carácter de «arma de doble filo» advertido por el comandante Gonzalo (Reseña, 1923: 4). Provocaba más sed de revancha que desmoralización.

#### 4.2.4. Debate aéreo español en los años treinta

Los padres fundadores del poder aéreo a principios del siglo XX -el general italiano Giulio Douhet, el general estadounidense Billy Mitchell y el mariscal del aire británico Hugh Trenchard- “imaginan una doctrina de empleo que hace del avión, un poco rápidamente, el arma capaz de conseguir sola la victoria” (Sciacco, 1997: 85-86). Douhet se convirtió en la principal referencia del pensamiento aéreo europeo. Postuló que el dominio absoluto del aire, obtenido principalmente mediante el bombardeo de la aviación enemiga sobre el suelo, permitiría un decisivo bombardeo estratégico. Su pensamiento favoreció la independencia orgánica de las nacientes aviaciones militares, como base para su eficacia. Pero espoleó la oposición a nivel mundial de dos concepciones «entre las cuales la estrategia aérea no va a cesar de buscar su equilibrio: el bombardeo estratégico y la participación directa en la batalla» (Coutau-Bégarie, 1996: 34).

La singularidad del debate aéreo español de entreguerras consistió en que consiguió desde sus inicios el equilibrio entre ambas concepciones, a diferencia de lo ocurrido en la mayoría de países occidentales, no asimilando por tanto las tesis más dogmáticas de Douhet. Prácticamente ningún pensador español sostuvo la conclusión de Douhet: la aviación militar debe dedicarse en exclusiva al bombardeo estratégico ofensivo, única misión capaz de conseguir por sí sola y con rapidez la victoria a través de la destrucción de la resistencia moral y material del país enemigo, mientras las fuerzas terrestres y navales mantienen una actitud defensiva (Douhet, 1987). Douhet «consideraba inútil, superflua y perjudicial a la aviación auxiliar», como se conocía entonces también a la aviación de cooperación con las fuerzas de superficie (1987: 118). Igualmente, le «es absurda la defensa aérea y la antiaérea» (1987: 138).

A efectos de clarificación, entre los pensadores aéreos españoles de los años treinta se pueden establecer dos corrientes principales: los douhetistas y los moderados. Aunque los douhetistas hacían más hincapié en el carácter decisivo del bombardeo estratégico, las dos corrientes consideraban necesario un amplio abanico de misiones aéreas en la guerra, en contra de los postulados de Douhet. La corriente douhetista representaba un perfil más oficial como fue el caso del comandante Ángel Pastor Velasco, jefe de la Aviación Militar entre 1931 y 1934, más tarde fugaz primer jefe de la Aviación de la República en la Guerra Civil y seguidamente subsecretario del Aire.

Pastor subrayaba que ya existían los grandes bombarderos que permitían poner en práctica las teorías de Douhet: aniquilar en pocos días la resistencia de un país enemigo destruyendo sus aeródromos, industrias, centrales de energía y comunicaciones, así como atacando sus ciudades para obligar a los habitantes a pedir una rápida paz (Reseña, 1932: 382). Pastor añade ideas interesantes como la dispersión de las industrias, para dificultar los bombardeos enemigos, y la construcción del mayor número posible de aeródromos para multiplicar la eficacia de la aviación (Reseña, 1933<sup>a</sup>: 235-237). Se alejaba de Douhet al considerar necesaria la defensa aérea para contrarrestar los ataques aéreos enemigos (Reseña, 1932: 388-389). Igualmente, contemplaba una aviación de cooperación con las fuerzas de superficie (Reseña, 1933<sup>b</sup>: 388).

El comandante Luis Manzanque Feltrer, jefe de la Aviación Militar en 1935, publicó en 1931 el libro *El dominio del aire y la defensa nacional*, compendio de las tesis de Douhet con reflexiones propias aplicables al caso español. A aquellos que argumentaban que la «Armada Aérea» de bombarderos no poseía la capacidad de vencer, al carecer de la capacidad de ocupar el territorio, respondía que la ocupación era una consecuencia



de la victoria, no su causa (1931: 168). «La misión esencial de la Aeronáutica sería impedir la guerra», ya que incluso las Armadas Aéreas inferiores podrían realizar destrucciones sobre territorio enemigo y no habría nación dispuesta a pagar el precio. (1934: 25). Manzanque se alejaba de Douhet al proponer una organización aérea que no debía ser «extremista»: La aviación de caza y la artillería antiaérea son necesarias para detener o al menos complicar los ataques aéreos enemigos, debiéndose disponer además de aviones de reconocimiento estratégico y de cooperación con las fuerzas de superficie (1931: 213-220).

Otro douhetista destacado fue el comandante Francisco Fernández González-Longoria, director de la completa Revista de Aeronáutica de los años treinta. Longoria y Manzanque participarían en la aviación del bando sublevado durante la Guerra Civil, alcanzando puestos destacados en el posterior Ejército del Aire. Longoria defendió una ortodoxia próxima a Douhet frente a los «tradicionalistas del Ejército y la Marina que proclaman la pretendida ineficacia de la Aviación...independiente» (1932: 331). Pero se alejaba de Douhet al defender la necesidad de contar con aviación de caza a causa de «la obligación moral y material de no reparar en medios para asegurar la protección de las poblaciones y centros vitales» (1935a: 544). Igualmente, la aviación debía estar preparada para actuar en el dominio que resultase decisivo: tierra, mar o aire. Al adquirir la guerra una tercera dimensión con la aviación, los tres ejércitos debían actuar bajo un único mando supremo que «coordine la acción de las fuerzas de aire, mar y tierra» (1935b: 601).

En la corriente moderada cabe reseñar al entonces comandante Alejandro Gómez Spencer, meritorio piloto en la Guerra de Marruecos y, durante la Guerra Civil, jefe de la Escuela de Vuelo de la República en San Javier. Spencer persiguió precisar las posibilidades reales de la aviación, entre «el optimista exaltado» y «el conservador a ultranza», expresando que «el concepto douhetiano del dominio del Aire es una utopía» (1933: 241). Dudaba del postulado de Douhet sobre la prioridad de destrucción de la aviación enemiga en sus nidos (bases y fábricas aéreas), cuya búsqueda sería complicada por estar enmascarados, defendidos y ser móviles. Adicionalmente, razonaba que los bombarderos enemigos podían ser alcanzados por una defensa aérea convenientemente desplegada. Concluía que el dominio del aire, eventual y localizado, podía conseguirse por el procedimiento clásico de la batalla aérea. Para Spencer, la capacidad de victoria era una cuestión principalmente de relación de fuerzas entre adversarios. Y en el caso de una fuerte disparidad de efectivos, «la rapidez resolutive se ordena así: Aire, tierra y mar» (1933: 243).

Otro moderado destacado fue el entonces comandante de Artillería y observador de aeroplano Carlos Martínez de Campos y Serrano, que participó en la artillería del bando sublevado en la Guerra Civil. Calificó de «exclusivistas» a los partidarios de Fuller, Tirpitz o Douhet, por defender que la guerra sería ganada en exclusiva por las armas mecanizadas, los submarinos o los bombarderos (1936b: 175-176). Campos consideraba en 1918 al bombardero pesado como el núcleo de la aviación, con la única misión del lanzamiento de explosivos sobre tierra y no, como se pensaba antes de la guerra, del combate contra otros bombarderos pesados por similitud a la lucha entre escuadras navales o terrestres (pp. 151-158).

Campos publicó en 1928, junto al capitán de corbeta Mateo Mille, el libro *Nociones de Arte Militar Aéreo*. Presentan de manera crítica las teorías de guerra italianas, incluida la de Douhet, que conocieron como agregado militar y naval, respectivamente, de la Embajada de España en Roma. Señalaban que todo el Mediterráneo estaba al alcance de la aviación, por lo que el portaviones no era indispensable para España o Italia (Martínez de Campos & Mille, 1928: 299-302). No obstante, para Campos el portaaviones cambiaría el combate naval y amenazaba al conjunto de un país, por lo que era necesario reforzar la defensa costera contra aeronaves (1932: 270-279). Por otro lado, el Ejército y la Marina habían desaparecido y «cedido sus respectivos puestos a sendos conjuntos aeronavales y aeroterrestres» (1934: 508). La aviación de caza posibilitaría una superioridad aérea localizada que permitiría operar a las fuerzas aeroterrestres y aeronavales (1935: 40-44). Campos trata frecuentemente la participación de la aviación en la batalla terrestre. Así, los cazas y la aviación de apoyo al suelo podían cooperar a través del ametrallamiento de trincheras o columnas de soldados y vehículos (1936a: 95-99).

El capitán aviador y del Estado Mayor Central Pedro García Orcasitas consideraba que la aviación había

convertido la guerra en integral o total, al extenderla a todo el territorio enemigo y a sus comunicaciones marítimas, provocando una interdependencia tan completa entre las fuerzas terrestres, marítimas y aéreas que las convertía en partes de un único conjunto. La aviación debía poseer una flexibilidad máxima para permitir cualquier distribución de acciones aéreas entre los frentes aéreo, terrestre y marítimo (1933: 54).

Por último, el capitán Andrés del Val Núñez fue el apóstol de la defensa aérea. Encontró la muerte en la aviación del bando sublevado durante la Guerra Civil. Para del Val, en caso de guerra todos los esfuerzos debían encaminarse a la conquista del dominio del aire, pero sin caer en «los extremismos peligrosos de un Douhet» (1932a: 282). No se podrán evitar reacciones ofensivas del enemigo, de cuya neutralización debía encargarse la defensa aérea o «Antiaeronáutica», elemento de mayor importancia de un ejército moderno. Describía la defensa aérea y sus componentes activos y pasivos de la aviación, del ejército, de la marina y civiles, cuya eficacia dependía de su distribución y coordinación. El duelo entre el bombardero y el caza sería favorable a este último, dadas sus crecientes velocidades (1933: 297). Para del Val, la artillería antiaérea había aumentado significativamente su eficacia desde la Gran Guerra, dificultando extraordinariamente el desarrollo de las misiones aéreas (1932b: 397).

Otros muchos aviadores participaron en el debate aéreo de los años treinta en España, contribuyendo a un pensamiento estratégico muy completo y de sentido eminentemente práctico. Se puede resumir en la necesidad de flexibilidad en el empleo de la aviación militar, mediante un completo abanico de misiones aéreas priorizadas en función del momento, lugar y circunstancias, bajo la unidad de mando aéreo y conjunto.

#### 4.2.5. Influencia del debate aéreo español en la Guerra Civil (1936-1939)

El pensamiento aéreo español favoreció el empleo flexible e intenso de una completa gama de misiones aéreas por ambos bandos en la Guerra Civil, que puede ser por tanto considerada la primera guerra aérea completa de la historia. «En las guerras anteriores, la gama de misiones aéreas no había alcanzado la amplitud de la de la Guerra Civil y la acción aérea tampoco había formado parte de la maniobra global de manera tan completa» (Jiménez Rodríguez, 2013: 60). Incluso con los medios aéreos en general poco abundantes y anticuados del principio de la guerra, la panoplia de misiones utilizadas fue ya muy completa. Se amplió a continuación por el importante suministro de medios aéreos y el apoyo de personal extranjero, principalmente soviético del lado republicano y alemán e italiano del lado sublevado. Entre las primicias de empleo de la aviación militar en la Guerra Civil, ya se ha reseñado el puente aéreo del estrecho de Gibraltar.

La acción aérea más decisiva fue la participación en la batalla terrestre. En esta, el apoyo aéreo cercano a las fuerzas propias alcanzó un empleo continuo y sistemático. Ya al principio de la Guerra Civil la aviación basada en Madrid, que permaneció mayoritariamente del lado de la República, jugó un papel muy relevante en el aplastamiento de la sublevación en varios cuarteles madrileños mediante el bombardeo y el ametrallamiento (Salas Larrazábal, 1998: 45-48). En 1937, la aviación republicana llevó a cabo una intervención fundamental de apoyo cercano a las fuerzas propias y de interdicción de la retaguardia enemiga durante las batallas alrededor de Madrid, amparada en su superioridad aérea relativa. Sobresalió en Guadalajara, deteniendo la ofensiva terrestre enemiga e impulsando el contraataque republicano: «La Aviación fue la que derrumbó la moral de combate de la 3ª División tras causarle 600 bajas en un día» (Salas Larrazábal, 1998: 287). En las escuadrillas republicanas se mezclaban pilotos españoles, soviéticos y de otras nacionalidades como estadounidenses.

La superioridad aérea se fue decantando del lado sublevado desde el otoño de 1937, impulsando el apoyo a sus fuerzas terrestres. En julio de 1937 se reglamentó por el Estado Mayor aéreo del bando sublevado el eficaz procedimiento de «la cadena» (Salas Larrazábal, 2011: 181). Los aviones que atacaban en picado a tropas enemigas formaban una especie de noria, muy juntos, protegiendo así la cola del precedente. El procedimiento había sido anticipado por Kindelán (1925: 328). En 1938 el ejército de Franco llevó a cabo su ofensiva más brillante, alcanzando el Mediterráneo en 38 días con la cobertura de toda su aviación incluyendo, además de a aviación española, a la Legión Cóndor alemana y a la Aviación Legionaria italiana. Al inicio de la

ofensiva en marzo, «el día 9 la Aviación nacional lanzó 250 toneladas de bombas, cifra “record” de toda la guerra» (Salas Larrazábal, 2011: 190).

La caza defensiva y ofensiva fue fundamental para alcanzar la superioridad aérea y permitir el desarrollo del resto de misiones aéreas, según pronosticaron pensadores como Spencer. La artillería antiaérea aumentó continuamente en cantidad y calidad, siendo responsable de un número significativo de derribos, según habían anticipado pensadores como del Val. La defensa pasiva fue utilizada de forma extensa con sistemas de alerta, refugios subterráneos y, especialmente en el bando republicano, la dispersión de la aviación en múltiples aeródromos, como había propuesto con anterioridad el primer subsecretario del Aire republicano durante la guerra, Ángel Pastor. En los aeródromos republicanos sólo operaba una escuadrilla y en algunos de ellos sólo había maquetas para engañar al adversario (Salas Larrazábal, 1969: 269). Por otro lado, la acción aérea sobre el mar fue intensa, como habían contemplado los pensadores aéreos españoles. Se puede ejemplificar en el bombardeo de agosto de 1936 del acorazado republicano Jaime I en el puerto de Málaga (Salas Larrazábal, 1998: 137-138). Los daños le obligaron a abandonar el bloqueo del estrecho de Gibraltar.

El bombardeo aéreo estratégico jugó un papel fundamental, según habían previsto los pensadores aéreos españoles, especialmente contra los puertos y el tráfico marítimo de la República, en cooperación con fuerzas navales y submarinas. El tráfico marítimo hacia la República fue significativamente interrumpido tras el verano de 1937 (Jackson, 1974: 162-163). Los soviéticos pudieron retomar provisionalmente las entregas de armamento durante la primavera de 1938, pero a través de puertos franceses mientras tuvieron el permiso de sus autoridades. Estas entregas, incluyendo abundante material aéreo, permitieron en julio de 1938 la ambiciosa ofensiva republicana del Ebro (Jackson, 1974: 180-182). No obstante, llegó demasiado tarde y los medios empleados fueron apenas suficientes, terminando en una derrota decisiva para la República. Los puertos republicanos continuaron siendo bombardeados durante la batalla del Ebro y la posterior ofensiva franquista en Cataluña. Al final de la guerra había en el puerto de Barcelona treinta navíos hundidos por la aviación del bando sublevado (Salas Larrazábal, 1969: 398). El puerto se podía considerar por tanto inutilizado.

El bombardeo aéreo estratégico sobre las ciudades fue ampliamente utilizado en la Guerra Civil, según preconizaban la mayoría de teorías aéreas en el mundo con el objetivo de conseguir una rápida rendición enemiga. No obstante, no proporcionó ventajas militares significativas, aunque produjese episodios imborrables como el bombardeo de Guernica en abril de 1937, en este caso ejecutado por las aviaciones alemana e italiana. Según resumió un observador militar suizo en la Guerra Civil, los bombardeos aéreos «han producido miles de víctimas pero no han desmoralizado a las poblaciones civiles ni llevado a una capitulación» (de Weck, 2013: 38). Se anticipaba así el resultado de los bombardeos aéreos sobre ciudades europeas en la II Guerra Mundial.

El colofón al pensamiento aéreo español hasta la Guerra Civil, ya consolidado entonces, puede ser atribuido al mismo que lo inició en 1910, Kindelán, jefe de la aviación del bando sublevado. En sus conclusiones sobre la larga batalla del Ebro, abogaba por la flexibilidad de la acción aérea en función de la batalla y guerra concreta, en contra de la preferencia de otros países por el exclusivo bombardeo estratégico y aunque supusiera con frecuencia el apoyo a las fuerzas de superficie:

«Suscitose...la cuestión eterna de que si el Arma aérea rinde más como Arma autónoma independiente en cometidos estratégicos o empleada en el campo de batalla. Saturados de doctrina douhetista los mandos de Aviación italiano y alemán, especialmente éste, veían con disgusto el desgaste no pequeño de sus escuadrillas en continuas e intensas actuaciones tácticas. No quise yo imponer por el solo peso de mi autoridad...mi opinión discrepante y traté de convencerles con razones de que, dadas las circunstancias de momento y habida cuenta de la clase de guerra en que estábamos empeñados, resultaba de mayor eficacia una carga de bombas lanzada en el Ebro sobre tropas, puentes y fortificaciones, que la misma arrojada sobre un ferrocarril o una fábrica de la retaguardia.

Conseguí convencerles...aunque mi discrepancia con el concepto doctrinal era más genérica y profunda. Creo a la Aviación arma de posibilidades inmensas, tanto estratégicas como tácticas, pero creo que en la

generalidad de las guerras, este segundo empleo será el de mayor rendimiento y el más generalmente usado, sin desterrar ni mucho menos el primero; como nosotros no lo desterramos durante la batalla del Ebro, actuando diariamente desde Baleares contra el tráfico marítimo y la costa» (1982: 173-174).

#### 4.2.6. Debate aéreo de entreguerras en Occidente e influencia en la II Guerra Mundial

La influencia de los padres fundadores del poder aéreo –Douhet, Mitchell y Trenchard– favoreció el empleo estratégico de la aviación militar, pero en su conjunto el debate aéreo en Occidente resultó dogmático y desequilibrado, provocando frecuentemente la ineficacia en combate de la aviación.

Francia fue probablemente el país donde el debate aéreo tuvo peores consecuencias para la efectividad en combate. Su Ejército del Aire alcanzó la independencia en 1933 en medio del entusiasmo por Douhet y el bombardeo estratégico ofensivo. Ello entró en conflicto con la estrategia militar general del país, claramente defensiva, y con la tradición de cooperación de su aviación con las fuerzas terrestres, lo que llevó «a las fuerzas aéreas... a una especie de movimientos erráticos doctrinales. No habrán salido todavía cuando estalle la guerra» (Facon, 2009: 118). La aviación adoptó la solución intermedia de que sus bombarderos fuesen concebidos para el bombardeo estratégico y el apoyo a las fuerzas de superficie, no alcanzando las características adecuadas para ninguno de ambos empleos. El Ejército del Aire francés sufrió un fracaso sin paliativos frente a la ofensiva aeroterrestre alemana de 1940. «Los bombarderos franceses no son capaces de llevar a cabo ni misiones de carácter estratégico... ni de intervenir directamente en la batalla terrestre» (Facon, 2009: 154). Además, no existió unidad de mando y «cazas y bombarderos fueron esparcidos a lo largo del frente» (Lapray, 2013: 219). No pudieron operar a una escala adecuada para obtener la superioridad aérea o efectuar bombardeos eficaces.

El debate aéreo italiano de entreguerras tuvo un efecto similar al francés. Aparte de Douhet, hubo otros teóricos de mérito como el aviador militar Amedeo Mecozzi, conocido en su época como el antidouhet. Defendió la eficacia de la defensa aérea y de la aviación de apoyo a las fuerzas de superficie, pero tuvo muy pocos seguidores. «Las ideas básicas de Douhet... tuvieron un gran éxito tanto entre los pilotos como en el estado mayor de la aviación; pero no se alcanzó jamás una verdadera y sana doctrina de la guerra aérea» (Botti, 1996: 99). En la II Guerra Mundial, la aviación italiana no realizó con eficacia ni el bombardeo estratégico ni el apoyo a las fuerzas de superficie. En concreto, el fracaso de las operaciones aeronavales italianas en el Mediterráneo y en la guerra de convoyes de 1940-1943 se puede atribuir a «la ausencia de una colaboración eficaz entre la aviación y la Marina» (Botti, 1996: 119).

En la Alemania de entreguerras el debate aéreo fue más completo. Robert Knauss, llamado el «Douhet alemán», favoreció la elección por la Luftwaffe del bombardeo estratégico como misión principal (Fontaine, 2013: 77-79). Pero la Luftwaffe no fue capaz de llevar a cabo un eficaz bombardeo estratégico durante la II Guerra Mundial, principalmente por no poder contar con motores suficientemente potentes para bombarderos de gran radio de acción (Coutau-Bégarie, 2009: 170). También faltó una visión de empleo antinaval de la aviación, frente a dos potencias marítimas como Gran Bretaña y EE. UU. (Fontaine, 2013: 79-80). Por otro lado, Hans Ritter fue uno de los pocos autores (fuera de España) «en afirmar la eficacia de la defensa aérea a través de la caza» (Coutau-Bégarie, 2008: 697). La caza y la artillería antiaérea alemana alcanzaron una elevada eficacia contra los bombarderos aliados. Finalmente, «the Germans learned invaluable combat lessons in Spain which they quickly absorbed into doctrine. The development of close air support and cooperation with the army came directly from the Spanish Civil War» (Murray, 1983: 15). La Luftwaffe sobresalió en la cooperación con las fuerzas terrestres mediante una estrecha asociación avión-carro de combate, base de la triunfante Guerra Relámpago en la II Guerra Mundial.

La aviación militar soviética experimentó un gran desarrollo en el periodo de entreguerras. A nivel estratégico, «la joven ciencia aeronáutica soviética contestó las teorías occidentales, en particular las del general italiano Douhet» (Khazanov, 2013: 88). Se consideró que sus conclusiones eran sólo aplicables al caso de la

península italiana protegida del continente por los Alpes. Para el pensador aéreo soviético más destacado de la época, Alexander Laptchinsky, «el principal componente de las fuerzas armadas de un estado continental está constituido por sus fuerzas terrestres y no por la aviación» (Vozdoushnia armia -Ejército aéreo-, 1939, p. 39, citado por Khazanov, 2013, 88). En consecuencia, la aviación militar soviética se escoró casi exclusivamente al apoyo cercano a sus fuerzas terrestres y a la interdicción de la retaguardia enemiga, adquiriendo una intensa experiencia de combate en las guerras de España, China y Mongolia. No obstante, cosechó serios fracasos frente a la ofensiva alemana de 1941, debido principalmente a las purgas de Stalin de 1937-1938 que habían eliminado los mandos más competentes de la aviación y numerosos teóricos de su empleo. Entre otras consecuencias, «la guerra de España no fue objeto de un amplio estudio... Ninguna de las lecciones aprendidas fue difundida» (Khazanov, 2013: 98). Con el transcurso de la guerra mundial, la aviación y el ejército soviéticos aprendieron a combatir eficazmente a las fuerzas alemanas y terminaron imponiendo su clara superioridad numérica.

En Gran Bretaña, «en el seno de la RAF [Real Fuerza Aérea], la herencia de Trenchard permanece dominante» (Coutau-Bégarie, 2008: 698). «Trenchard es adepto de los efectos psicológicos del bombardeo, o sea, del ataque a las poblaciones» (Coutau-Bégarie, 2009: 166). El Mando de Bombardeo británico lo llevó a la práctica en la II Guerra Mundial, pero sin conseguir la pretendida rendición alemana. No hubo en Gran Bretaña reflexión teórica trascendente que defendiese la aviación de caza, siendo esta impuesta por una decisión gubernamental de 1937 «que rechazó el plan de la RAF, centrado en los bombarderos, y acordó la prioridad a la caza» (Coutau-Bégarie, 2009: 168). «The preference for fighters over bombers stemmed from the fact that fighters were cheaper» (Murray, 1983: 328). Ello impulsó una defensa aérea integrada de cazas, radares y red de mando e información, que resultó providencial en la batalla de Inglaterra. Por otro lado, «the RAF neither possessed the aircraft nor the training to carry out interdiction, close air support, or transport missions at the outbreak of war in 1939» (Murray, 1983: 329). No obstante, a base de un gran esfuerzo y coste en tripulaciones, la larga guerra permitió el desarrollo de estas capacidades a la RAF.

En EE. UU. el general William “Billy” Mitchell orientó el debate aéreo hacia el bombardeo estratégico. «In the war of the future the sky would be the battlefield and production centers the target» (citado por Greer, 1985: 18). El bombardeo estratégico fue impulsado por la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo del Ejército (Air Corps Tactical School), pero mientras Mitchell y Douhet preconizaban ataques indiscriminados, «the method of strategic bombing developed in the air arm was that of precision attack in daylight» (Greer, 1985: 129). El bombardeo de día a objetivos económicos alemanes orientó la acción de la aviación estadounidense en Europa durante la II Guerra Mundial, con resultados limitados. La técnica no proporcionaba todavía los instrumentos para un bombardeo estratégico de precisión y la defensa aérea activa y pasiva alemana alcanzó una alta eficacia. El bombardeo consiguió «una desorganización y ralentización local de la producción, pero esta no cesa de crecer, bajo la impulsión del ministro de Armamento Speer, para alcanzar sus niveles más altos en 1944» (Coutau-Bégarie, 2009: 171).

El bombardeo aliado de interdicción de la retaguardia sí produjo efectos claros antes, durante y tras el Desembarco de Normandía, colapsando las vías de comunicación utilizadas por los refuerzos alemanes hacia el Norte de Francia. Por su parte, los defensores estadounidenses de la aviación de caza fueron minoritarios, lo que provocó que EE. UU. entrase en guerra sin escoltas de largo radio de acción para sus bombarderos: «The [bomber] force was employed at a heavy cost in men and material» (Greer, 1985: 117-118). A finales de 1943 se invirtió la tendencia con la entrada en servicio del caza P-51 Mustang. Algo similar ocurrió con la aviación de apoyo a las fuerzas de superficie: «Air Corps theory gave a strictly secondary place to support aviation» (Greer, 1985: 129). No obstante, la ingente capacidad industrial estadounidense y la prolongación de la guerra permitieron el perfeccionamiento material y doctrinal de su aviación militar.

En resumen, el predominante dogmatismo del exclusivo bombardeo estratégico no se correspondió con la trascendencia estratégica que alcanzaron otras misiones aéreas en la II Guerra Mundial en Europa, pudiéndose considerar como la más decisiva la defensa aérea británica en la batalla de Inglaterra. «El fracaso alemán significa la imposibilidad de una victoria global de Alemania y por tanto el paso a una guerra larga» (Coutau-

Bégarie, 2009: 168). Nadie mejor que Kindelán, Spencer, del Val y otros españoles, había preconizado en Europa la capacidad estratégica de la defensa aérea y de una completa gama de misiones aéreas. La riqueza y sentido práctico del pensamiento aéreo español de entreguerras habría aportado un inestimable equilibrio al debate aéreo de otros países europeos, de haber existido una relación más estrecha.

### 4.3. Relación entre mentalidades estratégicas nacionales y cooperación militar europea

La mentalidad estratégica de los aviadores occidentales empezó a interiorizar mayoritariamente la flexibilidad de empleo de la aviación desde la Segunda Guerra Mundial, como enseñanza de sucesivas guerras. Ha cristalizado en la «necesidad de pensar la estrategia aérea...con una panoplia completa de medios y de misiones y una aptitud a intervenir en todos los dominios (aéreo, aeroterrestre, aeromarítimo) y en todos los géneros [de guerra]» (Coutau-Bégarie, 2009: 172). Esta flexibilidad de empleo ha sido parte consustancial de la mentalidad estratégica de los aviadores militares españoles desde los inicios.

La panoplia de misiones aéreas se está extendiendo actualmente a las espaciales. A pesar de los decrecientes presupuestos de defensa, España está accediendo a la vigilancia espacial con fines de defensa a través de un programa de la Unión Europea (UE), con apoyo de los Ministerios de Defensa y de Ciencia españoles. En 2019 entró en operación un radar de seguimiento espacial en Morón de la Frontera (Sevilla), que proporciona sus datos a la UE y al Centro de Operaciones de Vigilancia Espacial del Ejército del Aire, en implantación en Torrejón de Ardoz (Madrid). Las capacidades espaciales constituyen un campo de difícil desarrollo para países de limitados recursos, como ocurre con otras capacidades militares actuales, por lo que España y otros países europeos deberán estrechar necesariamente la cooperación si quieren mantener una panoplia completa de capacidades militares.

La cooperación militar europea lleva ya décadas estrechándose también mediante las misiones militares internacionales de la UE y el establecimiento de algunas unidades multinacionales, como es el caso del Cuartel General del Eurocuerpo en Estrasburgo, con las naciones marco de Francia, Alemania, Bélgica, España y Luxemburgo. La cooperación militar europea tiene como países ineludibles a Francia y Alemania, a los que secunda con vigor España. Una complementariedad entre sus culturas estratégicas militares nacionales, creadora de sinergias, favorecería la cooperación militar y, eventualmente, la fundación de más unidades multinacionales como lento camino hacia una mentalidad estratégica militar y un ejército europeos. Por ello, se considera de interés iniciar la exploración de la complementariedad de las principales mentalidades estratégicas militares europeas.

En Francia ha existido siempre «una reflexión estratégica abundante, de gran calidad, muy orientada hacia la abstracción. Eso le ha conducido frecuentemente a la tentación de dogmatismo» (Coutau-Bégarie, 2008: 481). Dentro de una brillante historia militar, dicho dogmatismo ha quedado patente, aparte de en la mentalidad estratégica de sus aviadores en el periodo de entreguerras, en casos como el contraproducente fervor por la ofensiva a ultranza al inicio de la I Guerra Mundial o el aún más contraproducente apoyo a la defensiva a ultranza al principio la II Guerra Mundial. La reflexión estratégica militar española, eminentemente enfocada a la eficacia práctica en combate, puede equilibrar esta tendencia dogmática francesa y beneficiarse de su capacidad de abstracción.

La cultura estratégica militar alemana sufrió una ruptura tras la Segunda Guerra Mundial, con el resultado de la reticencia al uso de la fuerza. «A deep-seated historical narrative in West Germany combined strands of pacifistic, antimilitaristic attitudes with a sense of war guilt» (Lantis & Howlett, 2007: 92). «Germany is still somewhat reluctant to take on a leading role in Europe - most notably when it comes to security issues» (Staub, 2020: 84). En el camino alemán hacia un uso equilibrado de la fuerza, fundamental para la cooperación militar europea, puede ser de utilidad la práctica mentalidad estratégica española.

## 5. Conclusiones

Con el objetivo de progresar en el todavía escaso estudio de la cultura estratégica militar española, este trabajo ha establecido como característica básica su orientación eminentemente práctica, enfocada a la eficacia en combate. Ello le ha permitido un rápido aprovechamiento militar de las revoluciones técnicas en medios de combate, con frecuencia antes que en otros países de su entorno y en la medida de sus posibilidades. Aunque los medios de combate innovadores no hayan sido inventados en España, la útil reflexión teórica española ha adaptado la estrategia a dichos medios para alcanzar una elevada eficacia en combate mediante su empleo sistemático y equilibrado.

Lo anterior fue claramente patente en el empleo sistemático con liderazgo español de las armas de fuego por los ejércitos terrestres y navales de la Edad Moderna, cuando España disponía de abundantes recursos como primera potencia europea. Pero también se ha producido en momentos de escasos recursos, como fue el eficaz desarrollo para el combate de la aviación militar española desde sus inicios, impulsada por una mentalidad estratégica de sus aviadores más práctica y equilibrada que en el resto de Occidente.

El carácter práctico de la mentalidad estratégica militar española podría demostrarse complementario y tener un efecto equilibrador positivo en otras culturas estratégicas, donde ha hecho más acto de presencia el dogmatismo. Podría haber sido el caso del pensamiento estratégico de la aviación militar hasta la II Guerra Mundial. Frente a un pensamiento mayoritariamente dogmático en Occidente, generalmente escorado al exclusivo bombardeo estratégico, la práctica mentalidad estratégica de los aviadores españoles postulaba la flexibilidad de empleo en base a un amplio abanico de misiones aéreas, incluido el bombardeo estratégico y dentro de la unidad de mando conjunto y aéreo. Los conflictos desde la Guerra Civil española o la II Guerra Mundial lo han demostrado como más eficaz y de completa actualidad.

Al objeto de avanzar en esta faceta de complementariedad constructiva, se ha esbozado que el carácter eminentemente práctico de la mentalidad estratégica militar española la hace complementaria de la francesa, con cierta tendencia al dogmatismo, y de la alemana, que no ha encontrado todavía el equilibrio desde la II Guerra Mundial. Ello puede crear sinergias que favorezcan la creciente cooperación militar en el seno de la UE o en el establecimiento de unidades multinacionales que incluyan a estos tres países, así como la formación de una incipiente mentalidad estratégica militar europea.

Quedan por determinar otras características de la cultura estratégica militar española y, en el caso de que no resulten tan positivas como su eminente orientación práctica, comprobar si pueden ser compensadas por posibles características complementarias de las culturas estratégicas francesa y alemana. Sería necesario por tanto avanzar en el estudio de la mayor o menor complementariedad de las culturas estratégicas de estos tres países, indispensables en la cooperación militar europea.

Cómo citar este artículo / How to cite this paper

Jiménez Rodríguez, M. M. (2021). Cultura estratégica militar española y aviación militar. *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE*, 6(2), 89-105. ([www.cisdejournal.com](http://www.cisdejournal.com))

## Referencias

- Alonso Baquer, M. (1985). Las preferencias estratégicas del militar español. Madrid: Servicio de publicaciones del Estado Mayor del Ejército.
- Balbás, V. (1930). La guerra de tres dimensiones (conclusión). *Aérea*, 87, 23-25.
- Botti, F. (1996). Un dialogue de sourds : l'aviation et la guerre maritime dans la pensée stratégique italienne entre les deux guerres, *Stratégique*, 59, 83-121.
- Courcelle-Labrousse, V. ; Marmié, N. (2008). *La Guerre du Rif. Maroc 1921-1926*. Paris: Tallandier.

Jiménez Rodríguez, M. M. (2021). Cultura estratégica militar española y aviación militar. *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad CISDE*, 6(2), 89-105.



- Coutau-Bégarie, H. (1996). Un concept avorté : la puissance aérienne. *Stratégique*, 59, 31-39.
- Coutau-Bégarie, H. (2008). *Traité de Stratégie*. Paris: Economica.
- Coutau-Bégarie, H. (2009). *Conférences de Stratégie*. Paris: Institut de Stratégie Comparée.
- De Weck, H. (2013). L'arme aérienne et la guerre des gaz dans la Revue militaire Suisse (1913-1939). *Stratégique*, 102, 23-43.
- Del Val Núñez, A. (1932a). Antiaeronáutica. *Revista de Aeronáutica*, 7, 282-285.
- Del Val Núñez, A. (1932b). Antiaeronáutica. *Revista de Aeronáutica*, 9, 391-397.
- Del Val Núñez, A. (1933). Antiaeronáutica. *Revista de Aeronáutica*, 15, 294-299.
- Douhet, G. (1987). *El dominio del aire*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.
- Facon, P. (2009). *Histoire de l'armée de l'air*. Paris: La Documentation française.
- Fernández García-Longoria, F. (1932). La acción aérea independiente. *Revista de Aeronáutica*, 8, 331-334.
- Fernández García-Longoria, F. (1935a). Preparación de la guerra aérea. *Revista de Aeronáutica*, 44, 541-545.
- Fernández García-Longoria, F. (1935b). Preparación de la guerra aérea (conclusión). *Revista de Aeronáutica*, 45, 598-601.
- Fontaine, C. (2013). Haushofer, la Géopolitique et le fait aérien allemand. *Stratégique*, 102, 65-80.
- Gómez Spencer, A. (1933). Comentarios. *Revista de Aeronáutica*, 14, 241-244.
- García Orcasitas, P. (1933). *Aviación. Generalidades y Aviación de Información*. Toledo: Rodríguez y Comp.
- Gonzalo Victoria, L.; Sastre y de Alba, J. (1922). *Aeronáutica Militar*. Madrid: Ministerio de la Guerra.
- Gómez Lucía, C. (1922). *Aviación*. Madrid: Biblioteca de Heraldo Deportivo.
- Greer, T. H. (1985). *The development of Air Doctrine in the Army Air Arm 1917-1941*. Washington D.C.: Office of Air Force History, United States Air Force.
- Hernández Sánchez-Barba, M. (2013). Descubrimiento y Conquista. Armadas descubridoras. In H. O'Donnell & D. de Estrada (coord.), *Historia Militar de España, Tomo III. Edad Moderna, Vol. I. Ultramar y la Marina* (pp. 15-47). Madrid: Ministerio de Defensa.
- Jackson, G. (1974). *Histoire de la Guerre civil de l'Espagne*. Paris: Ruedo Ibérico.
- Jiménez Rodríguez, M. M. (2013). La pensée aérienne espagnole des années 1930. *Stratégique*, 102, pp. 45-64.
- Khazanov, D. (2013). La doctrine aérienne soviétique de 1925 à 1939. *Stratégique*, 102, 81-99.
- Kindelán y Duany, A. (1910). *Dirigibles y aeroplanos*. Madrid: Imprenta del Memorial de Ingenieros del Ejército.
- Kindelán y Duany, A. (1916). *La flota aérea española. Bases para su organización*. Madrid: Sociedad Editorial de España.
- Kindelán (Duany), Teniente Coronel (1925). *Aviación Militar. Conferencias Teóricas: Primer Curso para Jefes de Unidades Tácticas Aéreas (Vol. I)*. Madrid: Talleres Tipográficos STAMPA.
- Kindelán Duany, A. (1982). *Mis cuadernos de guerra*. Barcelona: Planeta.
- Lacalle Alfaro, M.; Rubio Alfaro, P. (2000). *El Desembarco de Alhucemas*. Madrid: SoldiPress.
- Lantis, J.; Howlett, D. (2007). Strategic Culture. In J. Baylis, J. Wirtz, C. Gray y E. Cohen (Eds.), *Strategy in the Contemporary World. An Introduction to Strategic Studies* (pp. 82-100). Oxford: Oxford University Press.
- Lapray, O. (2013). Bataille terrestre ou bataille aérienne: l'emploi de l'aviation française en 1940. *Stratégique*, 102, 45-64.
- Manzaneque Feltrer, L. (1931). *El dominio del aire y la defensa nacional*. Madrid: Agencia Española de Librería.
- Manzaneque Feltrer, L. (1934). Organización de una Aviación de guerra. *Revista de Aeronáutica*, 25, 173-181.
- Martínez de Campos y Serrano, C. (1918). *Artillería y Aviación*. Madrid: Memorial de Artillería.
- Martínez de Campos y Serrano, C.; Mille y García de los Reyes, M. (1928). *Nociones de Arte Militar Aéreo*. Madrid: Espasa-Calpe.
- Martínez de Campos y Serrano, C. (1932). *Pájaros de acero*. Barcelona: Iberia.
- Martínez de Campos y Serrano, C. (1934). Supremacía en el aire para defender la superficie. *Revista de Aeronáutica*, 31, 507-508.
- Martínez de Campos y Serrano, C. (1935). *La supremacía en el aire*. Madrid: Cruz y Raya.
- Martínez de Campos y Serrano, C. (1936a). *El Fuego. Ensayo analítico sobre acciones aéreas, navales y terrestres*. Toledo: Sucesor de Rodríguez.
- Martínez de Campos y Serrano, C. (1936b). *Los Fuegos. Estudio sintético sobre acciones aéreas, navales y terrestres*. Toledo: Sucesor de Rodríguez.
- Murray, W. (1983). *Strategy for defeat. The Luftwaffe 1933-1945. Base de la Fuerza Aérea de Maxwell, Alabama*. Air University Press.
- O'Donnell y Duque de Estrada, H. (2013). Función militar en las flotas de Indias. In H. O'Donnell & D. de Estrada (coord.), *Comisión Española de Historia Militar y Real Academia de la Historia (Eds.). Historia Militar de España, Tomo III. Edad Moderna, Vol. I. Ultramar y la Marina* (pp. 81-119). Madrid: Ministerio de Defensa.
- O'Fellan y Corrooso, M. (1918). *Ideas para la organización del Servicio de Aviación Naval en España*. Madrid: Ministerio de Marina.
- Quatrefages, R. (1996). *La Revolución Militar Moderna. El Crisol Español*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- Reseña anónima (1923). Conferencia sobre organización y empleo de la aviación de bombardeo, por el comandante de Estado Mayor D. Luis Gonzalo. *Aérea*, 94, 4.
- Reseña anónima (1932). El factor aéreo en la guerra futura, conferencia del comandante Ángel Pastor. *Revista de Aeronáutica*, 9, 381-390.
- Reseña anónima (1933a). La Aviación Militar, conferencia del comandante Ángel Pastor. *Revista de Aeronáutica*, 14, 233-237.
- Reseña anónima (1933b). Conferencia del Jefe de Aviación Militar (Ángel Pastor). *Revista de Aeronáutica*, 16, 388.
- Salas Larrazábal, J. (1969). *La guerra de España desde el aire*. Barcelona: Ariel.
- Salas Larrazábal, J. (1998). *Guerra Aérea 1936/1939 (Vol. I)*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.
- Salas Larrazábal, J. (2011). *La Guerra Civil 1936-1939. Aeroplano*, 29, 158-201.
- Sánchez Martínez, A. (2020). Alonso de Chaves y el Espejo de Navegantes. *Desperta Ferro, especial XXII*, 46-49.
- Sánchez Méndez, J.; Kindelán Camp, A. (2011). *La Aviación Militar española en la Campaña de Marruecos (1909-1927)*. Aeroplano,



29, 66-105.

Sciacco, G. (1997). Les contributions fondamentales de Giulio Douhet et de Billy Mitchell à la naissance d'une doctrine d'emploi de l'arme aérienne. *Stratégique*, 64, 85-104.

Staun, J. (2020). The Slow Path Towards 'Normality': German Strategic Culture and the Holocaust. *Scandinavian Journal of Military Studies*, 3(1), 84.

Williams, P. (2013). Desarrollo del poder naval. In H. O'Donnell & D. de Estrada (coord.), *Comisión Española de Historia Militar y Real Academia de la Historia (Eds.). Historia Militar de España, Tomo III. Edad Moderna, Vol. I. Ultramar y la Marina* (pp. 365-386). Madrid: Ministerio de Defensa.