

La influencia de los arquitectos del poder aéreo en la estructuración de las fuerzas aéreas

CORONEL AVIADOR (RETIRADO) FLAVIO NERI HADMANN JASPER,
FUERZA AÉREA BRASILEÑA

Introducción

La teoría del poder aéreo nació antes de la Primera Guerra Mundial (PGM), su primer gran escenario de aplicación. Entre los teóricos más conocidos, se puede citar a Giulio Douhet, Billy Mitchell y Hugh Trenchard. Todos ellos, de una forma u otra, enfrentaron mucha oposición a sus ideas, principalmente porque anticiparon la aplicación de la nueva máquina de guerra que había surgido: el avión.

Sin embargo, Davis MacIsaac¹ indicó que el término poder aéreo tendría que encontrar un lugar claramente definido, o al menos irrefutable, en la historia de la teoría militar o estratégica. En su opinión, la influencia de los teóricos ha sido limitada porque, en su campo de aplicación, los efectos de la tecnología y las proezas de los agentes han tenido mayor protagonismo que las ideas. MacIsaac² señala que “el empleo del avión fue un producto específico de la opción de cada nación..., reflejando un esfuerzo para integrar las posibilidades peculiares de la aeronave en apoyo a las fuerzas terrestres o navales, o en operaciones independientes... para la consecución de los objetivos nacionales.”

Por lo tanto, el problema sobre el cual esta breve investigación se centra es saber cuál fue el grado de influencia de los teóricos del poder aéreo, destacando a Douhet, Mitchell y Trenchard, en la estructuración y organización operativa de las fuerzas aéreas, con énfasis en el período de 1910 a 1950 y el enfoque en las fuerzas aéreas de Brasil, Italia, Estados Unidos, Reino Unido y Alemania.

Como marco teórico, se utilizaron los análisis de Edward Warner y David MacIsaac sobre las teorías de Douhet, Mitchell y Trenchard. Warner observa que la teoría de Douhet refleja la posición geográfica de Italia y que éste habría minimizado la posibilidad de la existencia de una aeronave que impidiera el ataque de los bombarderos, punto central de la teoría de Douhet para obtener el dominio del aire.³

En el artículo se investiga un campo poco explorado, ya que normalmente los trabajos abarcan los puntos básicos de la tesis de cada teórico sobre el poder aéreo, es decir, del empleo en el campo de batalla y de la tecnología involucrada. La conexión entre la organización de una Fuerza Aérea y las respectivas teorías de poder aéreo usualmente no se abordan.

El artículo se circunscribe al período entre 1910 y 1950, ya que fue entonces cuando prácticamente todas las fuerzas aéreas se consolidaron como organizaciones. Como estructura, el trabajo fue dividido en dos secciones. La primera es un breve análisis sobre la visión organizacional y operacional de cada teórico sobre las fuerzas aéreas de sus respectivos países, teniendo como telón de fondo los principios previstos por esos teóricos. En la segunda sección se relata sucintamente la evolución de la organización de las fuerzas aéreas de Estados Unidos, Reino Unido, Italia, Alemania y Brasil y la influencia de la visión de cada teórico. Esta sección trae, además, de forma resumida, un análisis del pensamiento del teórico italiano Giulio Douhet respecto de la creación y organización del Ministerio de la Aeronáutica y de la Fuerza Aérea Brasileña. La conclusión incorpora los resultados de la investigación y un enfoque comparativo entre las ideas de los autores estudiados.

La teoría del poder aéreo

Consideraciones iniciales

El objetivo de esta sección es destacar los puntos principales de la visión de los teóricos del poder aéreo que pudieron haber influenciado cómo las fuerzas aéreas se estructuraron en el período considerado (1910 a 1950). El período elegido se debe al hecho de que abarca el advenimiento del empleo de la aviación, las dos Guerras Mundiales y sus resultados, destacándose entre ellos la independencia de la aviación de las demás Fuerzas Armadas.

Los principios previstos por Douhet, Trenchard y Mitchell

En la visión de Daso,⁴ la historia de la evolución del poder aéreo era más que simplemente la reunión de aeronaves de combate utilizadas en la guerra. En su opinión, el poder aéreo caracteriza un sistema tecnológico, pues representa la unificación de un instrumento y una función. En resumen, tiene una implicación mayor que sólo un avión dotado de poder. Holley⁵ destaca también que la aviación aprendió una lección importante “... sobre la organización de la toma de decisiones en un comando unificado...” en sustitución a las dispersas, mal organizadas y superpuestas cadenas de mando existentes durante la época de la PGM.

Douhet, Mitchell y Trenchard colocaron este aspecto como un principio básico, definiendo la independencia de la aviación de las demás Fuerzas Armadas, es decir, la creación de la Fuerza Aérea como Fuerza Armada con el mismo estatus de la Fuerza Terrestre y Naval. Douhet y Mitchell tuvieron fuertes discusiones con sus superiores para convencerlos de la importancia de la independencia de la aviación de la Fuerza Terrestre y de la Fuerza Naval. Esto les costó a ambos consejos de guerra, con Douhet permaneciendo en prisión por un año y Mitchell, ya un general, degradado a coronel.

Douhet aborda la distancia entre el frente de combate y la retaguardia cuando destaca que, antes del advenimiento del aeroplano, no era posible pasar más allá de las líneas de batalla sin antes romperlas, hecho que había sido suplantado por la aviación. Él comprobó que, a pesar de que la PGM había afectado a naciones enteras, sólo una minoría de ciudadanos luchaba y moría, mientras que la mayoría continuaba viviendo, trabajando y supliendo los medios para la lucha.⁶ El arma aérea había cambiado ese concepto. Este análisis coincidía con las ideas de Trenchard y Mitchell, siendo cristalizado bajo el principio de que el arma aérea era esencialmente ofensiva y estratégica. La capacidad de que el avión se mueva en la arena tridimensional es lo que le da ese poder. Esta capacidad ofensiva y de ataque es tan grande que rompe el principio de la guerra de que las fuerzas atacantes necesitan ser más numerosas que las defensivas. El avión invierte esa ecuación.⁷

Douhet y Trenchard abogaron por el uso de los bombarderos como armas capaces de decidir la guerra aérea, en la visión de Douhet el “dominio del aire” y en la de Trenchard la “superioridad aérea”. La aviación tendría la posibilidad de eliminar la aviación enemiga en el suelo, destruir la base industrial del país y destruir el estado de ánimo de su población.

Durante la PGM, Mitchell sugirió que la Fuerza Expedicionaria Norteamericana (FAE) fuese dividida en dos secciones: una “estratégica” (con bombarderos en misiones independientes de la Fuerza Terrestre y Naval) y otra “táctica” con aeronaves de reconocimiento y de ataque en apoyo de la Fuerza Terrestre y Naval.⁸ Habiendo sido comandante de unidades de caza y ataque en el teatro europeo, incluso concurriendo con las ideas de Douhet y Trenchard sobre el uso de bombarderos como arma estratégica y ofensiva, Mitchell observó que, para que los bombarderos pudieran realizar su misión, deberían ser protegidos por aviones caza.

Trenchard tenía como ideas clave que la estructura de una Fuerza Aérea debía basarse en bombarderos, en la selección de blancos y en la búsqueda de la ruptura del estado de ánimo de la población y del enemigo.⁹

Seversky¹⁰ enfatiza este hecho al referirse a la campaña inglesa en Noruega, destacando que la armada inglesa, aunque superior a la alemana, fue derrotada teniendo que retirarse a causa de los ataques de la *Luftwaffe* con los aviones *Messerschmitts* y *Heinkel*. Este hecho les costó a los ingleses el portaaviones *Glorious*, hundido durante la evacuación de tropas inglesas de la ciudad de Narvik. En la región de Skagerrak, pagaron un fuerte precio por el hecho de que sus aviones de combate, *Spitfires* y *Hurricanes*, no tenían alcance suficiente para proteger tanto a la Armada, como a sus aeronaves de bombardeo,¹¹ una situación inversa a la de la Batalla de Inglaterra. Seversky observó, además, la superioridad de la aviación basada en tierra contra la basada en buques.

Seversky¹² advierte que los alemanes, tanto como las demás naciones, no tenían aviones caza con suficiente alcance. En la campaña de Noruega, la ventaja era geográfica. Esto refuerza la visión de Mitchell de que la aviación de bombardeo sólo sería efectiva si estaba protegida por aviones caza.

Se percibió que tanto la Fuerza Aérea inglesa como la alemana, no se habían estructurado para dar una capacidad estratégica a su aviación de caza (alcance), resultando en derrotas para ambos bandos, sólo en situaciones geográficas distintas. En ese sentido, la estructura estaba ligada al desarrollo tecnológico, ya existente, pero no absorbido por los estrategas.

Como ejemplo, Seversky¹³ citó el caso de la aeronave alemana Condor, en aquel entonces una aeronave civil que hacía el vuelo Berlín - Nueva York sin escala, pudiendo haber sido adaptada para un bombardero de largo alcance y con gran capacidad de carga.

La visión de Mitchell (protección de los bombarderos), aliada a la del General Henry H. Arnold, Comandante de la Aviación del Ejército en la década de los años 30, sobre la necesidad de implantar el desarrollo de la tecnología para el perfeccionamiento del poder aéreo, resultó en el desarrollo del avión P-51 *Mustang*. Este avión caza fue esencial, principalmente debido a su radio de acción, para que los aliados pudiesen realizar de forma efectiva los ataques al territorio alemán en la Segunda Guerra Mundial (SGM).

En este aspecto, Seversky¹⁴ llama la atención sobre el hecho de que la calidad es más importante que la cantidad, nuevamente un elemento ligado al desarrollo de la tecnología. Douhet y Trenchard, a pesar de prestar atención a la tecnología, se preocupaban más por su empleo que con su desarrollo.

Otro elemento importante de los principios previstos por Douhet y Mitchell era el aporte de los recursos del Estado. Ambos opinaban que se debería asignar más recursos en el arma aérea que en el ejército y en la marina. Mitchell fue tan enfático en esa batalla que, para convencer al Congreso estadounidense, hizo una demostración de ataque a barcos de la marina norteamericana, hundiendo tres de ellos,¹⁵ lo que enfureció a los almirantes.

Un rasgo que distingue a Douhet de los demás teóricos es su enfoque sobre la aviación civil. Douhet proponía centralizar la aeronáutica como institución para que tuviera competencia sobre la aviación militar y la aviación civil. De esta forma subordinaría ambas al Estado para el establecimiento de políticas públicas de seguridad nacional. Sin embargo, su pensamiento sugería la separación de las actividades que fueran de interés militar de las civiles. En la visión de Douhet,¹⁶ “El Ministerio de la Aeronáutica debe tener plena competencia para encargarse de todos los asuntos aeronáuticos”. Sin embargo, para Douhet, a diferencia de la visión del General norteamericano Henry H. Arnold, “... el Estado no debería preocuparse por intereses in-

dustriales y, consecuentemente, sería aconsejable que... las fábricas que producen materiales aeronáuticos, . . . talleres de reparaciones, se dejen en manos de la empresa privada.”¹⁷ Este hecho afectaría a las operaciones de la Real Aeronáutica Italiana durante la SGM.

En Brasil, la aeronáutica estuvo fuertemente influenciada por Douhet (centralización de la aviación civil y militar bajo un solo órgano e independencia del arma aérea) y por la visión norteamericana de la unificación del poder aéreo en todos sus aspectos: industria aeronáutica, aviación civil, infraestructura aeroportuaria, desarrollo tecnológico y Fuerza Aérea. Brasil amplió el concepto al extenderlo hacia la dimensión espacial sin hacer la separación entre los niveles de vuelo, denominándolo poder aeroespacial.

Consideraciones finales

Al analizar las ideas de Douhet, Trenchard y Mitchell, se observa que los tres teóricos convergieron hacia el concepto principal de la necesidad de que el arma aérea fuera una fuerza independiente y en el mismo nivel que las fuerzas terrestre y naval. En el aspecto doctrinal, se puede enfatizar que todos ellos reconocían el arma aérea como eminentemente estratégica y ofensiva.

Los tres teóricos enfrentaron mucha resistencia de los líderes de la época para la implementación de sus ideas. En lo que se refiere a la distribución de recursos, Douhet y Mitchell sostenían que el arma aérea debería recibir una parte mayor de los recursos, porque si la nación fuese derrotada en el aire, las fuerzas terrestre y naval sucumbirían enseguida al hecho de quedarse sin protección aérea. Seversky¹⁸ ejemplifica este hecho con la derrota inglesa en la campaña de Noruega, donde la armada inglesa incluso perdió el portaaviones *Glorious*.

En el aspecto operativo, Douhet, Trenchard y Mitchell coincidían en que la estructura de una Fuerza Aérea debía ser realizada por aeronaves de bombardeo para permitir la conducción de operaciones aéreas ofensivas, estratégicas e independientes contra la base industrial del enemigo y su aviación. Tendría además como objetivo el derrumbe del estado de ánimo de la población. Sin embargo, Mitchell era el único que se preocupaba de la protección de los bombarderos por los aviones caza.

Douhet, por su parte, sería el único teórico que trató la aviación civil, ya sea para movilización u objetivo de política del Estado. En su visión, la aviación civil y la militar deberían estar centralizadas en un único órgano, el Ministerio de la Aeronáutica. Este factor influenciará, sobre todo, la creación del Ministerio de Aeronáutica brasileño.

La estructura de las fuerzas aéreas

Real Fuerza Aérea – Reino Unido

La creación de la Real Fuerza Aérea, el 1º de abril de 1918, como un arma independiente, fue el resultado de un estudio del General Jan Smuts,¹⁹ quien había sido designado para estudiar una forma en la que el Reino Unido pudiera defenderse de los ataques aéreos alemanes. Hasta 1918, la aviación estaba organizada bajo el Real Cuerpo de Vuelo (RFC por sus siglas en inglés), como una unidad del ejército Británico, y en la marina, el Real Servicio Aéreo Naval (RNAS por sus siglas en inglés).

Smuts sugirió que la aviación fuese concentrada en una sola arma, uniendo las aviaciones de la armada y del ejército. Por lo tanto, la idea de un arma independiente en el Reino Unido pertenece al General Jan Smuts, mientras que le tocó a Hugh Trenchard la organización de esa nueva fuerza.²⁰

Como respuesta a la estrategia alemana de bombardeo al Reino Unido, los ingleses montaron un sistema defensivo basado en aviones caza, artillería y de búsqueda. La situación se repetiría durante la SGM. Los ataques aéreos alemanes durante la PGM causaron un gran impacto en el estado de ánimo de la población inglesa, pues ésta, en aquella época, se imaginaba a salvo de cualquier ataque por el hecho de estar en una isla, distante de Europa y protegida por la mejor marina del mundo.

“El 8 de septiembre de 1915, el *zeppelin* alemán *Heinrich Mathy*, uno de los grandes comandantes de este tipo de aeronave en la PGM, atacó el área central de Londres, matando a 22 personas y ocasionando daños de 500 mil libras esterlinas”.²¹

Se verifica, por lo tanto, que el efecto tiene que ver con la sorpresa provocada por la ruptura del paradigma de seguridad anteriormente existente.

Douhet,²² confirma los efectos de los ataques aéreos cuando afirma que “... los efectos del ataque aéreo, tanto la destrucción material, como la influencia sobre el estado de ánimo, son mucho mayores que aquellos provocados por todos los otros métodos conocidos”. Se observa, de esta forma, que Douhet, probablemente, basó su análisis en la visión de los resultados de los bombardeos de la PGM.

Durante la SGM, incluso con bombardeos intensos, tanto sobre Alemania como sobre el Reino Unido, el efecto en el estado de ánimo de la población no fue el esperado por los estrategas, sobre todo por Trenchard, que era un gran adepto a los bombardeos estratégicos.

Trenchard, al igual que Douhet, postulaba que la Fuerza Aérea debería estar preponderantemente estructurada por aeronaves de bombardeo y, en consecuencia, abogaba para que los recursos del gobierno fuesen destinados principalmente a la construcción de ese tipo de aeronave. Sin embargo, el gobierno inglés, con la experiencia obtenida en PGM debido a los ataques alemanes a su territorio, colocó sus recursos en la aviación de caza, un factor que fue decisivo para la victoria en la Batalla de In-

glaterra.²³ En ella cabe destacar el papel del General Mariscal en jefe del Aire Sir Hugh Dowding, cuya imaginación y dominio técnico con respecto a la guerra aérea fueron el impulso que produjo el radar, el *Spitfire* y el Comando de Cazas centralizado. Según Korda,²⁴ Dowding tal vez fue “... el único hombre importante del Reino Unido... que no creía que el bombardero siempre lograría pasar”.

Fuerza Aérea de Estados Unidos – Estados Unidos de América

De 1920 a 1926, la aviación estaba integrada al ejército de los Estados Unidos, inicialmente, con el nombre de Servicio Aéreo del Ejército. De 1926 a 1941, la aviación continuó bajo la dirección del ejército, pero con el nombre de *Air Corps* del ejército.²⁵

La independencia de la Fuerza Aérea Norteamericana sólo se logró después de muchos enfrentamientos entre los oficiales generales del ejército, como el General Mayor Oscar F. Westover, quien durante toda su carrera se opuso a la independencia de la aviación.²⁶

Uno de los más arduos defensores de la independencia del arma aérea fue el General Billy Mitchell, quien había comandado en el teatro europeo escuadrones y grupos de ataque de la Fuerza Expedicionaria Norteamericana (FAE), donde pudo observar el potencial del arma aérea para las operaciones aéreas ofensivas, así como para el apoyo a las fuerzas de superficie.²⁷ La visión de Mitchell sobre la necesidad de la independencia del arma aérea fue muy influenciada por la creación en 1918 de la Real Fuerza Aérea en Inglaterra.

A pesar de la turbulencia interna sobre este asunto, en 1936, el Cuartel General de la Fuerza Aérea²⁸ se convirtió en una realidad después de una recomendación para formar un órgano capaz de organizar operaciones aéreas independientes y, al mismo tiempo, apoyar las operaciones del ejército. Esa fue la primera manifestación de independencia del arma aérea dentro del ejército.²⁹

Sin embargo, esencialmente, el *Air Corps* se había convertido en una rama del ejército, como la caballería y la infantería. Seis meses después de la formación del Cuartel General del *Air Corps*, un estudio reconoció que la estructura dual existente estaba perjudicando a la aviación. En 1941 la situación, de hecho, se resolvió por medio de la Regulación del Ejército (AR) 95-5 y de las Fuerzas Aéreas del Ejército el 20 de junio de 1941, colocando al Jefe del Estado Mayor del Aire directamente subordinado al Secretario de Guerra.³⁰ A pesar del reconocimiento de la necesidad de una aviación independiente, en términos operacionales y administrativos, la aviación militar basada en tierra aún permaneció bajo el mando del ejército durante toda la SGM.

La Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF por sus siglas en inglés) nació oficialmente el 18 de septiembre de 1947.

El punto de vista de que la calidad era mejor que la cantidad influyó la estructuración de la aviación en los Estados Unidos como un sistema integrado, teniendo la tecnología como uno de sus fundamentos, y con el General Arnold³¹ como su principal mentor. Daso³² comenta que antes de que el General Arnold asumiese el puesto de Comandante General del Servicio Aéreo del Ejército, los sistemas administrativos que deberían haber permitido el desarrollo de armamento de alta calidad, o al menos la institucionalización de este proceso, habían sido desatendidos. O sea, el ejército no le había dado la debida importancia a esa estructuración.

El General Arnold estableció la base tecnológica contando como uno de sus principales asesores con el Dr. Theodore Von Khármán, que concibió un plan para el desarrollo del poder aéreo norteamericano, incluso utilizando el conocimiento generado por científicos alemanes en un proyecto con el nombre de *Lusty (Luftwaffe Strategic Technology)*.³³ Para él, la aviación combina industria, escuelas, transporte, aeródromos, construcción, gestión, munición y armamento, metalurgia, financiamiento y, finalmente, seguridad pública y defensa nacional.³⁴

Esa visión integrada del poder aéreo es lo que Brasil adoptó ya que, en 1968, el Estado Mayor de Aeronáutica, en el marco del Plan Plurianual de Inversión, destaca como objetivo “Mantener y fortalecer la unidad del Poder Aéreo integrado por la Fuerza Aérea, la Aviación Civil, la Industria Aeronáutica y por la tecnología que le es indispensable.”³⁵

Arnold estableció, al principio de su mando como Comandante de las Fuerzas Aéreas, un Consejo de Asesores, directamente subordinado a él, cuya misión era organizar tareas y ayudar en el “proceso de pensar”.³⁶

Fuerza Aérea Alemana – La Luftwaffe

En lo que se refiere al empleo estratégico, la aviación alemana fue la primera en hacer uso de una campaña aérea sistemática. A principios de 1915, comenzó con los *zeppelins* despegando de sus bases en el Mar del Norte para, durante un largo viaje nocturno, lanzar bombas sobre blancos militares e industriales del Reino Unido.³⁷

Sin embargo, la *Luftwaffe*, a pesar de su estatus de fuerza separada, siempre permaneció bajo el control del Alto Comando en lo que se refiere a su desarrollo doctrinal y equipamiento. Las misiones de la Fuerza Aérea Alemana (caza, aviación de transporte y paracaidistas) siempre fueron planeadas para el apoyo a su ejército (*Wehrmacht*), con lo que redujo la capacidad de realizar operaciones aéreas independientes y estratégicas.³⁸

Aunque los estrategas alemanes consideraban importantes las lecciones aprendidas en la PGM, coincidiendo su visión doctrinal con la de Douhet, Mitchell y Trenchard, creyeron que el arma aérea era, en realidad, un componente importante de la guerra en combinación con la Fuerza Terrestre y la Fuerza Naval. Por lo tanto, el arma

aérea se integra a la doctrina tradicional, como una manera de vencer guerras cortas. Estos factores condujeron al desarrollo de aeronaves como el bombardero *Stuka* y la doctrina *Blitzkrieg* (guerra relámpago). Como arma aérea independiente, la *Luftwaffe* nació el 26 de febrero de 1935.

Durante la SGM, la Fuerza Aérea Alemana fue la que más se acercó operacionalmente a la teoría de Douhet en lo que se refiere al bombardeo estratégico con la finalidad de destruir la fuerza aérea del enemigo, destruir el estado de ánimo de la población civil y conquistar el dominio del aire. Sin embargo, fracasó porque no le había dado la debida atención a un principio defendido por Billy Mitchell de que los bombarderos necesitaban protección. Como los cazas alemanes tenían poco alcance, sus bombarderos quedaron desprotegidos en el espacio aéreo inglés.³⁹ La percepción alemana de esa necesidad llegó tarde con el advenimiento del *Messerschmidt 262*, una aeronave a reacción.

Korda⁴⁰ destaca que tanto los alemanes como los británicos “...estaban aterrados por la idea del *Schnellbomber* (bombardero veloz), más rápido que los cazas disponibles para interceptarlo”. Korda destaca, además, que los alemanes asimilaron muy temprano la idea del *Schnellbomber*, produciendo en masa ese tipo de bombardero. Uno de los ejemplos sería el *Heinkel 111*, que sin embargo tenía baja capacidad para el transporte de bombas. Göring (el entonces comandante de la *Luftwaffe*), se interesaba más por cantidad que por eficiencia, lo que acabó comprometiendo la capacidad de la Fuerza Aérea Alemana en las misiones de bombardeo.⁴¹

Incluso en lo que se refiere a los bombarderos estratégicos, dejó de considerar la necesidad de aeronaves con gran alcance, no habiendo transformado la aeronave *Condor* (civil), que en ese entonces ya tenía la capacidad de travesía atlántica sin reabastecimiento, en un bombardero de largo alcance.

La Aeronáutica Militar – Italia⁴²

A pesar de todo el esfuerzo de Giulio Douhet por independizar el arma aérea de Italia de la Fuerza Terrestre y de la Fuerza Naval, la Real Aeronáutica nace el 28 de marzo de 1923. Incluso con la publicación de su libro *El dominio del aire* bajo los auspicios del Ministerio de Guerra, el debate fue intenso sin llegar a un acuerdo, principalmente debido a la oposición del ejército y la marina.

En 1917, por medio de una ley, se instituye oficialmente el Cuerpo Aeronáutico Militar, subordinado al Ministerio de Guerra y organizado en dos comandos, cuatro batallones, un establecimiento de construcción aeronáutica, la Dirección Técnica de la Aviación Militar y el Instituto Central Aeronáutico.

Durante la PGM, el Cuerpo Aeronáutico Militar, a pesar de tener su fuerza estructurada en aeronaves de bombardeo, poco hizo como arma aérea ofensiva y estra-

tégica, limitándose a apoyar a la fuerza de superficie, principalmente sobre las líneas austriacas y la fuerza naval en patrullaje sobre *Triestre, Istria* y el Canal de *Otranto*.

Al inicio de la SGM la *Regia Aeronáutica* se encuentra en una reorganización y con pocos medios aéreos para hacerle frente a las aeronaves aliadas. La *Regia Aeronáutica*, de 1939 a 1943, tenía la estructura operativa de su arma aérea con un 70 por ciento de bombarderos de medio alcance y limitados en disponibilidad de peso. La industria aeronáutica italiana estaba dominada por el gigante *Fiat*, cuya concepción, en la aviación militar, era por motores enfriados por aire, por considerarlos menos vulnerables en combate aéreo y más confiables que los enfriados por agua. Sin embargo, esta concepción tecnológica limitaba la capacidad operativa de este tipo de aeronave porque los motores enfriados por aire tenían menor potencia.

La fuerza aérea italiana prácticamente permaneció con la misma estructura hasta el final de la SGM y, en algunos casos, bajo el mando de oficiales de la *Luftwaffe*.

La influencia de Giulio Douhet en la creación y organización de la aeronáutica en Brasil

La aeronáutica brasileña fue ampliamente influenciada por la teoría de Giulio Douhet, incluso en la denominación del órgano central de su estructura, o sea, el Ministerio de la Aeronáutica.

El hecho más marcado de la “Campaña por la creación del Ministerio del Aire en Brasil,... fue la Conferencia realizada en el Club Militar, el 20 de febrero de 1935 por el Capitán Antonio Alves Cabral, quien, el año anterior, había realizado una fase de perfeccionamiento en la Real Fuerza Aérea Italiana.” n artículo del Capitán Lyra Tavares, en 1937, tuvo repercusión en la opinión pública y en las esferas del gobierno “... con el Presidente Vargas manifestando a su Ministro de Trabajo su concordancia con la creación del nuevo órgano... en términos técnicos seguros y en las condiciones en que fue presentado por el Capitán Tavares”.⁴³ Todo ese esfuerzo por la creación del Ministerio del Aire involucró al medio militar, a la sociedad civil y al gobierno de la época.

Inicialmente, el gobierno brasileño no crea una fuerza aérea, pues la norma establece que el Ministerio de Aeronáutica (MAER) centraliza las “Aviaciones Nacionales.”⁴⁴ Sin embargo, luego se promulga el Decreto-Ley núm. 3.302, del 22 de mayo de 1941, modificando Aviaciones Nacionales para la Fuerza Aérea Brasileña.⁴⁵ Por lo tanto, en esa fecha, en términos normativos, nace, según señalaba Douhet⁴⁶, un arma independiente del Ejército y de la Marina.⁴⁷

La organización del MAER se normalizó en octubre de 1941⁴⁸ en cuatro grandes órganos: El Estado Mayor, Zonas Aéreas, Directorios y el Servicio de Hacienda de

la Aeronáutica. Debido a la competencia del MAER sobre la Aviación Civil, también en 1941, se crea la Dirección de Rutas y la Dirección de Aeronáutica Civil.⁴⁹

La Fuerza Aérea Brasileña se organiza en 1942, constituida por Comandos Territoriales, Grandes Unidades Aéreas, Unidades Aéreas de Cooperación, Unidades de Aviación, Unidades de Infantería de Guardia y Servicios.⁵⁰ La norma trae, además, la definición de lo que sería cada órgano y que su participación estaría condicionada a las operaciones “puramente aéreas”, combinadas con el ejército y la marina en la defensa del territorio. Por ejemplo, las bases aéreas “... son lugares destinados al estacionamiento permanente o incluso temporal de las unidades aéreas, disponiendo para ello de instalaciones y medios destinados a asegurarles la vida, el trabajo y el empleo.⁵¹ El concepto establecido⁵² en esta norma aún es vigente.

Se observa que la norma destaca la independencia de la Fuerza Aérea, necesaria para ejecutar operaciones aéreas ofensivas y estratégicas, pero, por el hecho de que ha absorbido la aviación del ejército y la marina, tiene como misión, también, el apoyo a las demás ramas de las Fuerzas Armadas.

La norma de 1942 establece, por primera vez, que las Fuerzas Armadas Nacionales están constituidas por el Ejército, Marina y Aeronáutica.⁵³ Este aspecto sólo sería reconocido constitucionalmente en 1946.⁵⁴

Como misiones principales en aquel entonces, las siguientes fueron destinadas a la Fuerza Aérea: reconocimiento; ejecutando la búsqueda y la transmisión de informaciones; cobertura contra ataques aéreos, incluyendo ya sea interdicción de cierta zona del territorio al sobrevuelo enemigo, o bien la protección de la aeronáutica amiga; combatir buscando la destrucción de objetivos en tierra o mar.⁵⁵

Al analizar las normas que tratan sobre la organización del Ministerio de la Aeronáutica y de la Fuerza Aérea Brasileña, se percibe, claramente, la orientación douhetiana de un órgano central que tendría la competencia en lo que respecta a la aviación militar y civil.

Esta estructura sólo fue modificada a partir de 1994, cuando la industria aeronáutica y la responsabilidad por la política aeroespacial serían competencia del MAER.

Conclusión

Las ideas de los tres teóricos del poder aéreo coinciden principalmente en la relevancia de la independencia del arma aérea como Fuerza Armada y en la necesidad de que los recursos del Estado nacional fuesen distribuidos en mayor proporción al segmento aéreo en detrimento de los segmentos naval y terrestre. Todos ellos vislumbraban que la derrota de una nación en el aire significaría, lamentablemente, la derrota del país en la guerra.

Sin embargo, la concepción de la estructura del arma aérea y de su aparato administrativo y organizativo fue distinta entre Douhet, Mitchell y Trenchard. El teórico

italiano abogaba por la creación de una estructura centralizada, con dominio sobre la aviación civil y militar, como responsabilidad del Estado por la política pública. Mitchell y Trenchard se preocupaban más por los aspectos del empleo militar del arma aérea, su doctrina y equipamientos.

Por lo tanto, se puede destacar que la visión de Douhet era más amplia en términos de concepción teórica, mientras que Mitchell y Trenchard se restringieron al empleo militar del arma aérea. En lo que se refiere a la estructura operativa y los equipos, todos daban mucha importancia a la aeronave de bombardeo como equipo principal debido a su capacidad para destruir la base industrial, la aviación del enemigo y el estado de ánimo de la población. Mitchell fue el único que puso énfasis en la necesidad de proteger a las aeronaves de bombardeo para hacer su empleo más efectivo.

Las ideas de estos arquitectos del poder aéreo influenciaron la organización de las fuerzas aéreas occidentales, principalmente en lo que se refiere a la independencia del arma aérea.

En lo concerniente a la estructura administrativa, operacional y la visión tecnológica, las fuerzas aéreas evolucionaron de forma distinta. Por ejemplo, la Fuerza Aérea Estadounidense evolucionó teniendo como apoyo la tecnología, buscando, inclusive, la existente en la aviación alemana. La brasileña, por su parte, surgió como una estructura híbrida (aviación civil y militar), centralizada y con responsabilidades sobre el desarrollo de la aviación civil.

Aprovechando las ideas de Trenchard, Mitchell y Douhet, los estrategas norteamericanos y brasileños destacaron que el poder aéreo era mucho más que el uso del arma aérea. Estaba integrado por la industria, la tecnología, la infraestructura aeroportuaria, la aviación civil y la Fuerza Aérea. □

Notas

1. MacIsaac, David. Voces del Azul: Teóricos del Poder Aéreo. En Constructores de la estrategia moderna: De Maquiavelo a la era nuclear. Editado por Peter Paret, con la colaboración Gordon A. Grace y Felix Gilbert, traducido por Joubert de Oliveira Brízida, Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército Editora, 2001. p. 211.

2. MacIsaac (2001), p. 226.

3. MacIsaac (2001), p. 219.

4. DASO, Dik, A. Architects of American Air Supremacy: Gen. Hap Arnold and Dr. Theodore von Kármán, Maxwell, AFB, Alabama USA, Air University Press, 1997. P. 5-6.

5. Daso (1997), p. 194.

6. Douhet, Giulio. O Domínio do Ar (El dominio del aire). Traducción Escuela de Capacitación de Oficiales de Aeronáutica. Belo Horizonte, Editora Itatiaia (Rio de Janeiro), Instituto Histórico de Aeronáutica, 1988. p. 30.

7. Douhet (1998), pp. 30-38.

8. Clodfelter, Mark, A. Modeling Air Power Convictions: Development and legacy of William Mitchell's strategic thought *The Path of Heaven: the evolution of Air Power theory* (El sendero del cielo: La evolución de la teoría de poder aéreo). Capítulo tres. Base Aérea Maxwell, Alabama, Escuela de Estudios Avanzados de Poder Aéreo, Air University Press, 1997, p 85.

9. Meilinger, Phillip S. *The Path of Heaven: the evolution of Air Power theory*. Alabama, Maxwell Air Force Base, The School of Advanced Air Power Studies, Air University Press, 1997. P 52.

10. Seversky, Alexander, P. A Vitória Pela Força Aérea (Victoria por la Fuerza Aérea). Traducción de Asdrúbal Mendes Gonçalves. Belo Horizonte, Editora Itatiaia, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (Rio de Janeiro), 1988. pp. 44-47.

11. Seversky (1988), p. 46.

12. Seversky (1988), p. 47.

13. Seversky (1988), p. 77.

14. Seversky (1988), p. 135.

15. Uno de ellos el navío alemán *Ostfriesland*, en Virginia Capes, en julio de 1921.

16. Douhet (1998), p. 113.

17. Douhet (1998), p. 120.

18. Seversky (1988), pp. 44-47.

19. General surafricano convocado por el gobierno británico para realizar estudios para impedir los ataques germanos durante la 1ª Guerra Mundial, contra Londres.

20. Meilenger (1997), p. 71.

21. Fuente: <https://seuhistory.com/hoje-na-historia/centro-de-londres-e-atacado-por-dirigivel-alemao-na-primeira-guerra>. Acesso em 1/08/2018.

22. Douhet (1998), p. 48.

23. Korda, Michael. Con alas de águila: Una historia de la Batalla de Inglaterra. Traducción por Maria Beatriz de Medina. Rio de Janeiro, Objetiva, 2011. P. 11-33.

24. Korda (2011), p. 25.

25. Daso (1997), p. 7.

26. Daso (1997), p. 55.

27. Fuente: Disponible en: <http://www.airforce.com/learn-about/history/part1/>. Acesso em 16/05/2018.

28. Aquí se entiende como una referencia a la aviación militar aún perteneciente al Ejército de los Estados Unidos.

29. Daso (1997), p. 55.

30. Daso (1997), pp. 55-57.

31. El General Henry H. Arnold fue el Comandante General de la Aviación del Ejército Norteamericano (Fuerzas Aéreas del Ejército) durante la Segunda Guerra Mundial. Fuente: <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/cc/arnold.html> >. Consultada el 15 de junio de 2018.

32. Daso (1997), pp. 193-194.

33. Daso (1997), pp. 97; 128-129.

34. Daso (1997), p. 57.

35. Brasil. Ministério da Aeronáutica. Plano Plurianual de Investimentos. Portaria nº. 88/GM7, 7 de octubre de 1968.p. 5.

36. Daso (1997), p. 7.

37. Meilenger (1997), p. 42.

38. MacIsaac (2001), p. 228.

39. Seversky (1988), p. 47.
40. Korda (2011), pp. 31-32.
41. Korda (2011), p. 32.
42. Fuente: Disponible en: <http://www.aeronautica.difesa.it/storiaTradizione/LaStoria/Pagine/laGrandeGuerra.aspx>. Acceso em 10 jun. 2018.
43. Lavenère-Wanderley, Néelson, Freire. Historia de la Fuerza Aérea Brasileña. Ministerio de Aeronáutica, Biblioteca del Ejército Editora, 1966.p. 284.
44. Brasil. Decreto-ley núm. 2.961, del 20 de enero de 1941. Crea el Ministerio de Aeronáutica. Disponible en: www.senado.gov.br. Consultado el 20 de agosto de 2009, art 8º.
45. Brasil (1941), art. 1º.
46. Douhet (1998), p. 57.
47. Brasil.(b). Decreto-lei nº. 3.302, de 22 de maio de 1941. Le da un nuevo nombre a las Fuerzas Aéreas Nacionales y sus establecimientos. Este hecho se destaca como una corrección a la idea anterior de la Aviación Nacional, ya que, al renombrar el arma aérea de nueva creación, el legislador caracteriza la creación de la Fuerza Aérea, como una organización independiente del Ejército y la Marina. En 1946, la constitución de la época caracterizará a la Fuerza Armada con el nombre de Aeronáutica. Disponible en: www.senado.gov.br. Consultado el 8 de marzo. 2008.
48. Brasil. Decreto-Ley nº 3.730, de 18 de octubre de 1941.
49. Brasil.(c). Decreto-ley nº 3.730 de 18 de octubre de 1941, §§ 6º e 8º, art. 7º. Organiza al Ministerio de Aeronáutica Disponible en: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=103346>. Acceso em 27 jan. 2010.
50. Brasil. Decreto-ley núm. 4.478, del 14 de julio de 1942. Organiza a la Fuerza Aérea Brasileña en tiempo de paz. Disponible en: www.senado.gov.br. Consultado el 8 de marzo de 2008.
51. Brasil (1942), art. 12.
52. La Unidad Aérea no es un órgano permanente de una base aérea.
53. Brasil (1942), art. 1º.
54. Brasil Constitución de los Estados Unidos de Brasil. Promulgada el 18 de septiembre de 1946. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao46.htm. Consultado el 2 de febrero de 2010.
55. Brasil (1942), art. 3º.



Coronel Aviador (Retirado) Flavio Neri Hadmann Jasper, Fuerza Aérea Brasileña

Actualmente trabaja en la Secretaría de Economía y Finanzas de la Aeronáutica. Cuenta con una Licenciatura en Economía de la Universidad Federal de Santa Catarina, especializándose en Presupuesto Público por la Fundación Getúlio Vargas, posgrado en Energía por el CE-FET-RJ, Maestría y Doctorado en Ciencias Aeroespaciales de la Universidad de la Fuerza Aérea Brasileña (UNIFA), donde actualmente ejerce de profesor titular de las disciplinas de Poder Aeroespacial y Pensamiento Estratégico Militar.