

# *Influencia de la guerra española en la política militar de las potencias europeas*

Ramón SALAS LARRAZÁBAL

## I. PENSAMIENTO Y POLÍTICA MILITAR DESPUÉS DE VERSALLES

Antes aún de que terminara la primera guerra mundial ya se había abierto el debate sobre las consecuencias que de ella debían extraerse en orden a la orientación futura de la organización militar.

Las discusiones fueron acaloradas y proyectarían su influencia en la política militar que seguirían, en un futuro relativamente próximo, las grandes potencias europeas, americanas y asiáticas que, de momento, cansadas de la guerra, se disponían a hacer frente a un porvenir que presentían pacífico, por lo que, una vez tomadas las debidas precauciones para que los vencidos no pudieran caer en veleidades revanchistas, optaron por desmovilizar sin preocuparse de una eventualidad conflictiva que las parecía definitivamente superada. Su única preocupación fue la de llegar a un acuerdo entre los vencedores que impidiera posibles, pero poco probables, desavenencias entre ellos.

En lo político, los Tratados de Versalles, Saint Germain, Neuilli, Trianón y Lausana, fijaron las condiciones de paz entre vencedores y vencidos y los pactos de la Sociedad de Naciones, Lecarno, Pequeña Entente, Entente Balcánica y la cordial entre Francia y Gran Bretaña, velaban celosamente por el mantenimiento del «Statu quo» establecido en aquellos <sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> El Tratado de Versalles fue firmado entre los aliados y Alemania el 28 de junio de 1919 y a él siguieron el de Saint-Germain, que puso fin a la guerra entre los aliados y los restos del Imperio Austro-Húngaro a la vez que establecía las fronteras de la nueva Austria y de los recién creados estados de Checoslovaquia y Yugoslavia. Se firmó el 10 de septiembre de 1919. El de Neuilly estableció la paz con Bulgaria y el de París con Rumania; se firmaron los días 27 de noviembre y 9 de diciembre. Por el Tratado de Trianón se estableció la paz con Hungría y por el de Sévres con Turquía, aunque este último quedó anulado en parte y susti-

El desarme general ofrecido en Versalles y al que Francia e Italia oponían cierta resistencia, encontró un ambiente favorable en los años veinte y en 1927 se constituyó y empezó a trabajar la Comisión Internacional que habría de estudiar la forma de conseguir una limitación universal de armamentos<sup>2</sup>.

Los recelos que afloraron en la inmediata postguerra entre Francia e Inglaterra pasaron pronto y después de Locarno, el Pacto Briand Kellogg —al que se adhirieron las restantes Potencias y por el que todas renunciaban al uso de la fuerza como medio de dirimir sus querellas— trajo la tranquilidad a un mundo en paz y pacifista<sup>3</sup>.

En ese ambiente, a los teóricos de la guerra se les ofrecían pocas oportunidades para experimentar sus ideas y aunque eran escuchados y gozaban de cierto crédito, apenas influían en las decisiones de los gobiernos —que sólo querían reducir sus gastos militares— y aún menos en los mandos de los Ejércitos, satisfechos de la organización y la doctrina que les había llevado a la victoria y muy poco dispuestos a sustituir lo que sabían bueno por lo que resultaba desconocido y arriesgado.

Al cesar las hostilidades, los vencedores disponían de un arsenal tan extenso como nutrido. Sobraban por millares los cañones, los tanques, las ametralladoras, las municiones, los aviones, los buques de todo tipo y tonelaje y aunque en gran parte estaban ya desfasados, ningún Gobierno quería meterse en los gastos que impondría su renovación y se limitaron a destruir, desguazar, almacenar, o vender los excedentes; a modernizar lo que quedara en las unidades que subsistieron a la desmovilización y a tratar de establecer convenios para reducir el número de éstas.

---

tuido por el de la Lausana; estos tratados se firmaron el 4 de junio de 1920, el 10 de agosto de ese mismo año y el 24 de junio de 1923, respectivamente.

Aparte de estos los de Tartú y Riga fijaban las fronteras entre la Unión Soviética y los nuevos estados Bálticos y Polonia.

Para garantizar el cumplimiento de todos ellos Francia concluyó pactos de asistencia mutua con Checoslovaquia, Rumanía y Yugoslavia de un lado y con Yugoslavia y Grecia de otro. Más tarde, a partir del 16 de octubre de 1925 se llegó al Pacto de Locarno entre Alemania, Inglaterra, Bélgica, Polonia, Francia, Italia y Checoslovaquia en el cual los signatarios se ofrecían mutua garantía de la inviolabilidad de las fronteras establecidas en Versalles y tratados consecuentes.

<sup>2</sup> La limitación de armamentos, que para las marinas se consiguió, en parte, en la Conferencia de Washington, se trató de extender a las fuerzas terrestres y se constituyó, en el marco de la Sociedad de Naciones, una comisión que inició sus trabajos en marzo de 1927 sin que avanzara en sus propósitos. Más tarde, el 2 de febrero de 1932 se inició en Ginebra la actividad de una Conferencia para la reducción y limitación de armamentos que tampoco consiguió progresos apreciables.

<sup>3</sup> El acuerdo entre Briand y Kellogg se tradujo en el Pacto conocido por sus nombres, que se firmó en París el 27 de agosto de 1928 por los plenipotenciarios de las 15 potencias más importantes del mundo, exceptuada la Unión Soviética. Los firmantes se comprometían en nombre de sus pueblos respectivos a no recurrir a la guerra para zanjar sus diferencias.

Todo este material fue envejeciendo a pesar de las mejoras de detalle que en él se introdujeron y en ese estado se llegó a 1930, año en que la crisis económica mundial obscureció el panorama lo suficiente como para que las Naciones empezaran a preocuparse por la política militar. La estructura que elevaron los triunfadores comenzó a cuartearse y los Estados Mayores no tuvieron más remedio que plantearse los problemas derivados de la necesidad de elegir los medios que habrían de sustituir a los que necesariamente había que dar definitivamente de baja. Ello implicaba una decisión vital: la elección del tipo de ejército, aviación, y armada más adecuado para garantizar la propia seguridad y el más eficaz cumplimiento de las misiones que se les señalaran.

A los Gobiernos les competía analizar la situación internacional, ponderar las previsibles amenazas, negociar los tratados más convenientes para buscarse amigos o disuadir adversarios y finalmente, plantear la estrategia más conveniente a su seguridad individual y colectiva.

En lo militar, las potencias, sin excepción, se inclinaron por la opinión de quienes condujeron a los ejércitos aliados a la victoria y los escritos del Mariscal Foch eran aceptados poco menos que como artículo de fe. Se creía en el predominio absoluto de la defensiva como consecuencia inevitable de las barreras inexpugnables que a cualquier ataque opondrían los sistemas fortificados en profundidad, potenciados por el fuego aniquilador que desde sus asentamientos protegidos harían la artillería y las armas automáticas de la defensa pero, sin embargo, tanto los políticos como los militares habían intuido las posibilidades que a un futuro atacante podrían proporcionar aviones, carros de combate, cañones, obuses y morteros de mayor potencia, velocidad, movilidad, capacidad de carga, calibre y protección que los empleados en la guerra europea y de ahí el que en previsión de este desarrollo posible, los tratados de paz prohibieron a los vencidos y muy especialmente a Alemania, proyectar y fabricar aviones y carros de combate de cualquier tipo y botar o construir, buques, cañones, obuses y morteros por encima de unos concretos tonelajes y calibres.

Correspondió por tanto a los vencedores el desarrollo de todos estos sistemas de armas, pero los vencidos, acuciados por la necesidad, contribuyeron con su ingenio, a idear armas que, cumpliendo las condiciones que les imponían los tratados, pudieran medirse con ventaja, con las más pesadas de sus contrarios. De esta forma renacía la esperanza en la ofensiva y en el eterno conflicto entre la espada y la coraza el fiel de la balanza volvía a inclinarse por aquélla. En esto parecían estar de acuerdo todos los tratadistas militares. En lo que el acuerdo no era ya tan unánime era en cómo habrían de ser y emplearse los nuevos y poderosos elementos, que se pedirían a la industria.

¿Cuáles serían las misiones de una aviación cuyos aparatos pudieran transportar a mayor distancia una carga más voluminosa y pesada a velocidades y alturas mucho más elevadas? ¿Se limitarían, como en el pasado,

a actividades de reconocimiento, observación y corrección del tiro de artillería? ¿Llegarían, por el contrario, como pensaban algunos, a decidir por sí solos cualquier contienda futura, haciendo innecesarios el Ejército y la Armada?

Las opiniones oscilaban entre ambos extremos y cada cual aportaba en apoyo de las suyas razonamientos al parecer inatacables. Los aviadores creían firmemente en la capacidad resolutive de sus aviones y la doctrina de «El poder aéreo» se extendió rápidamente ganando prosélitos por todo el mundo. El general italiano Giulio Dohuet fue el adelantado de estas ideas que plasmó en su célebre libro «Il domino dell'aria» en el que defendía la teoría de que en el futuro se combatiría por el dominio del aire con tanto tesón como en el pasado se había luchado por el dominio de las superficies terrestres y marítimas. Según él quien conquistara el aire dominaría la tierra y el mar y vencería sin necesidad de luchar en estos elementos. El tipo de avión adecuado para conseguirlo era el avión de bombardeo empleado en masa <sup>4</sup>.

En una líneaq similar, pero no tan extremada, el General norteamericano Billy Mitchell defendió la necesidad de una fuerza aérea independiente, llegó a proyectar un desembarco aéreo masivo en la retaguardia alemana y propugnó el abandono de los grandes buques acorazados, según él víctimas fáciles del poder aéreo <sup>5</sup>.

Frente a ellos las tesis oficiales iban en otra dirección y ambos tuvieron que comparecer ante Consejos de Guerra que les juzgaron y condenaron por sus «herejías», pero éstas se iban abriendo paso y en 1930 ya contaban con Ministerios del Aire, Gran Bretaña, Italia y Francia, aunque esto no quiere decir que la doctrina de estos organismos fuera la de los generales constestatarios.

Sólo Inglaterra se había lanzado decididamente por ese camino. En 1918 el General y político sudafricano Jan Smuts fue encargado por el Gobierno de la presidencia de un comité que habría de dictaminar sobre la futura organización de la Aviación Británica y éste, en su informe, abogó por la disolución del Real Cuerpo Aéreo del Ejército (Royal Flying Corps) y de la Real Aviación Naval (Royal Naval Air Service), y por la creación de una Fuerza Aérea integrada que se establecería a idéntico nivel que el Ejército y la Armada. La razón aducida, era la siguiente: «No está lejano el día en que las operaciones aéreas con su devastación del territorio enemigo y destrucción a gran escala de sus centros industriales y de población, puedan llegar a constituir las misiones fundamentales de la guerra.

---

<sup>4</sup> Giulio Dohuet escribió su famoso libro en 1923, pero ya defendía teorías semejantes desde 1916, año en que fue condenado a un año de prisión por «indisciplina».

<sup>5</sup> Billy Mitchell también tuvo que comparecer ante un consejo de guerra acusado de «incompetencia y negligencia criminal» siendo condenado en octubre de 1926 a cinco años de suspensión de empleo y sueldo.

quedando subordinadas o convertidas en secundarias las antiguas formas de operaciones terrestres y navales»<sup>6</sup>.

El hombre encargado de poner en práctica esa organización sería Lord Trenchard, Mariscal del Aire y Jefe del E. M. de la Royal Air Force durante más de diez años. Para él la misión de la Marina y del Ejército era la destrucción de las Fuerzas Navales y Terrestres enemigas, la de la Aviación, la de su territorio: «El objetivo de la fuerza aérea es quebrantar los medios de resistencia del enemigo mediante ataques a los objetivos que más probabilidades tengan para conseguir este fin». Este es el cometido de las Fuerzas Aéreas y no la destrucción de las del contrario. La superioridad aérea se obtendría como consecuencia directa de la desaparición de los centros vitales del adversario. El bombardero «es el arma más ofensiva jamás fabricada». Para él las formaciones de bombardeos, defendidas por una bola en fuego que avanzaría a su misma velocidad y que las cubriría en todas las direcciones, resultarían inexpugnables a los ataques de la caza: «el aeroplano no sirve para defenderse contra el aeroplano», y los de ataque siempre llegarían sobre su objetivo. Naturalmente carecía de posibilidad de probar sus asertos y aunque gozó de oportunidades para llevar a cabo sus concepciones no pudo hacer otra cosa que contagiar a sus subordinados de su entusiasmo<sup>7</sup>.

El Gobierno británico, a pesar de haber puesto su confianza en Trenchard, y de haber creado el Ministerio del Aire y la RAF, no parecía darle excesiva beligerancia. En los presupuestos de Defensa, sumamente reducidos en los años veinte, los gastos del departamento de aviación apenas sobrepasaban el 13 % del total, siendo así que los de la marina eran casi el 48 % y los del ejército pasaban del 38 %. En este aspecto Gran Bretaña no se diferenciaba de las otras grandes potencias y tanto Francia como Italia, que tampoco tardarían en tener sus Ministerios del Aire, mantenían los gastos de la nueva fuerza en niveles similares<sup>8</sup>.

Dohuet, Mitchell y Trenchard convencían... pero menos. Seguían predominando los que consideraban a la aviación como mero auxiliar de las operaciones terrestres y navales. Sin embargo esta mayoría tampoco era homogénea. Los más pensaban que el papel de los aviadores se reduciría, como en el pasado, a coadyuvar a las operaciones manteniendo informado al mando por medio de la observación y el reconocimiento, aunque éstos

---

<sup>6</sup> Citado por ALLEN, H. R., en «La Herencia de Lord Trenchard», 1972, p. 28, edición española.

<sup>7</sup> ALLEN, H. R.: «La Herencia de Lord Trenchard», pp. 83 y 84.

<sup>8</sup> En Gran Bretaña y para 1925, de unos gastos totales de 116 millones de libras en números redondos, la Marina se llevaba casi 56, el Ejército 45 y la RAF poco más de 15. En Italia de poco más de 5.000 millones de liras, el Ejército gastaba casi 3.000, Marina 1.500 y Aire consumía únicamente 700. En Francia la situación era similar. Se gastaban del orden de los 10.000 millones de francos de los que el Ejército se llevaba más de 6.000, la Marina unos 3.000 y el resto era lo que iba a Aviación. En todos esos países los gastos globales con relación a los de 1.920 se habían reducido a la mitad.

tuvieran carácter ofensivo. Otros, cada vez en mayor número, creían que la aviación, en combinación con los carros de combate, podría ser resolutive en tierra —en la ruptura y en la explotación del éxito— y decisiva en el combate naval —que se desarrollaría fuera del alcance de los cañones de los acorazados—, pero salvo los tradicionales nadie podía aportar una prueba concluyente a favor de sus especulaciones.

Si estas discusiones animaban las conversaciones en los medios aeronáuticos, otras, no menos vivas, tenían lugar en las salas de banderas y en las cámaras de los buques.

Los combatientes terrestres polemizaban sobre el futuro de la mecanización y sobre la evolución de las armas. El general francés Estienne, el británico Fuller y el alemán Guderian eran los campeones de la nueva arma blindada a la que concedían la virtud de poder resucitar la guerra de movimiento superando la virtud de poder resucitar la guerra de movimiento superando la estática y necia lucha de carneros de trinchera a trinchera que había sido característica principal de la I Guerra Mundial.

Estienne profetizaba en 1921 que la aparición del vehículo de orugas, cuya importancia comparaba con la de la pólvora, «transformará muy pronto en sus fundamentos seculares, no solamente a la táctica, sino también a la estrategia y, por consiguiente, a la mecanización de los ejércitos»<sup>9</sup>.

Fuller, en Inglaterra, fue el campeón de la motorización y los británicos vieron en esta arma un poderoso medio para sustituir a la caballería y efectuar con ventaja sus misiones de desbordamiento de los flancos contrarios, la persecución y la explotación de una ruptura.

Guderian, que no podía disponer de carros de combate, experimentó las teorías inglesas con vehículos simulados y llegó a la conclusión de que una fuerza independiente de elementos blindados que podría gozar, simultáneamente de los beneficios de la sorpresa, de la potencia y de la movilidad, sería capaz de lograr la decisión en la batalla.

Los Estados Mayores se resistían denodadamente a lanzarse por el camino desconocido de la novedad y decidieron permanecer en el ya trillado que les había llevado al éxito. En Gran Bretaña, donde las nuevas ideas favorecían la política nacional de no volver a mandar grandes ejércitos fuera de las Islas, se ensayó, ya en 1927, una brigada blindada independiente y se avanzó decididamente por la vía de la motorización; en Alemania, Guderian esperaba su oportunidad y en Francia se mantenían los criterios de 1918 definiendo los tanques como máquinas de acompañamiento de la Infantería, de cuyo dispositivo «forman parte integrante». En la «Instrucción sobre el empleo de los tanques» de 1930 se decía: «Los tanques no

---

<sup>9</sup> El general Estienne, expresó estas opiniones en una Conferencia pronunciada en Bruselas el 7 de mayo de 1921 en presencia del rey Alberto. Recogemos la cita de Eddi Bauer «La guerra de los blindados», p. 50 de la edición argentina de la Biblioteca del Oficial.

son más que medios suplementarios puestos temporalmente a disposición de la Infantería, a la que refuerzan considerablemente en su acción, pero a la que no reemplazan» y más adelante prescribía: «La subordinación de las unidades de tanques a los Jefes de Unidades más adelantadas (batallón o regimiento) en las zonas en las cuales operan»<sup>10</sup>.

La polémica en materia de aviación y carros de combate entrañaba la discusión sobre la artillería, tanto de campaña como antiárea y contracarro. Si el avión se dedicaba preferentemente a cooperar con el Ejército y la Marina, la artillería antiárea debería proyectarse para proteger a las tropas y a los buques de los ataques aéreos. Si se le empleaba para destruir a las ciudades y a la organización industrial se precisarían cañones antiáereos de bien distinta naturaleza. En el primer caso predominarían los pequeños calibres y los afustes ligeros que dieran gran movilidad a las armas y en el segundo afustes rígidos y cañones de alcance superior al del techo de los aviones y por lo tanto de calibres crecientes.

En la lucha contra el carro el arma elegida sería diferente si en aquel predominaba el blindaje o la velocidad. Si estaba concebido para penetrar en profundidad o simplemente para servir de ariete y escudo a la Infantería. En un caso el arma que había de batirle debía ser igualmente maniobrera y las piezas contracarro serían preferiblemente de pequeño calibre y gran movilidad y si se pudiera de características similares al del vehículo que debían de batir. El ideal sería una pieza autopropulsada sobre orugas.

Si los carros seguían en su desarrollo los criterios franceses, la defensa contra ellos se efectuaría con piezas de posición, de calibre superior y con proyectiles de gran capacidad de perforación.

En la artillería de campaña, como en la artillería naval, el constante incremento de la fortaleza de las posiciones defensivas y de la protección de los buques, imponía calibres cada vez más poderosos, velocidades iniciales, crecientes y explosivos de un poder constantemente superior. ¿Dónde se encontraría el límite...?

En las Marinas también se discutía. El reinado absoluto del acorazado empezaba a ser cuestionado. Los aviadores puros pensaban que no sólo él, sino todos los buques serían barridos de las superficies marítimas por la aviación y los aviadores navales opinaban que, lejos de ello, los aviones incrementaban el poder naval prestándole el formidable apoyo de su potencia, de su radio de acción y de su capacidad para concentrar todo su poderío sobre un punto del mar o de la costa. Estos aviadores pensaban que el portaaviones estaba llamado a reemplazar a los cada vez más poderosos, veloces y pesados acorazados que frente a los aviones navales resultaban inermes, inmóviles e impotentes. Su artillería no tendría blanco contra el que disparar.

---

<sup>10</sup> BAUER, Eddi: «La guerra de los blindados», pp. 54 y 55.

Como en aire y en tierra también en mar predominaron los criterios tradicionales y aunque se transformaron en portaaviones algunos viejos cruceros, acorazados y transportes, el buque de línea siguió siendo el elemento básico de todas las flotas, pero para poner coto a la competencia entre las Naciones y, por lo tanto, a los gastos, se llegó a un convenio entre ellas firmado en Washington en 1922, en virtud del cual se establecía una limitación en el tonelaje de los grandes buques que se fijó en la proporción de 10 para Gran Bretaña y los Estados Unidos, seis para el Japón y 3,33 para Francia e Italia. El desplazamiento total de los acorazados y cruceros de combate sería de 525.000 toneladas para Inglaterra y los Estados Unidos, 315.000 para el Japón y 175.000 para Francia e Italia, no pudiendo ser el tonelaje unitario superior a 35.000 toneladas ni el calibre de sus cañones mayor de 406 mm.

En portaaviones la limitación se establecía en 180.000 toneladas para británicos y norteamericanos, 100.000 para los japoneses y 60.000 para italianos y franceses. El desplazamiento total del buque no podría superar las 27.000 toneladas ni sus cañones el calibre 203.

Como elemento de comparación señalaremos que el tratado de Versalles no permitía a los alemanes una marina superior a 108.000 toneladas, ni acorazados de más de 10.000, ni cañones de calibre que sobrepasara el 280, ni portaaviones de ningún tipo.

Estos acuerdos obligaban a desguazar gran número de navíos, ya anticuados, y a reducir notablemente las construcciones pues las Potencias se comprometieron a mantener en servicio los barcos de que dispusieran o tuvieran en construcción, hasta 1936 <sup>11</sup>.

Posteriormente se hicieron diversas tentativas para extender el convenio a las unidades ligeras y a los submarinos y en la conferencia de Londres de 1930 se generalizaron las proporciones de 5-5-3, para Estados Unidos, Gran Bretaña y el Japón pero no hubo manera de extender el acuerdo a italianos y franceses que se negaron a toda limitación global de sus tonelajes. Francia había puesto en marcha un importante plan naval y contaba con 300.000 toneladas de unidades nuevas, construidas o en construcción, e Italia se negaba a todo lo que no fuera poder alcanzar la paridad con sus vecinos. Parecía difícil impedir una carrera rearmamentista en el sector naval <sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> El Tratado Naval de Washington fue firmado en 1922, el 6 de febrero, y además de las limitaciones en tonelaje y armamento de acorazados y portaaviones, lo hacía también en cruceros, que no podían pasar de 10.000 toneladas ni su artillería superar el calibre 208. Ni Italia ni España suscribieron el acuerdo.

<sup>12</sup> DDF, Tomo V, documento 353, dirigido por el ministro de la Marina al de Defensa Nacional y de la Guerra el día 24 de abril de 1937.

## 2. LA CRISIS DE LOS AÑOS TREINTA

En esta situación de indecisión en lo militar, se iban a producir una serie de acontecimientos políticos que darían al traste con todo el sistema de seguridad colectiva montado pacientemente por los británicos y el espectro de una posible nueva guerra mundial fue ensombreciendo el panorama europeo. Este hecho traía de nuevo a primer plano los temas de política internacional y de política militar. La grave crisis económica con su secuela de miseria y paro, agudizó las luchas sociales y en toda Europa se produjo un notable crecimiento de los nacionalismos autoritarios. Todos los problemas dejados sin resolver o provocados por Versalles, se pusieron sobre el tapete.

En Alemania, Hitler avanzaba irresistible hacia el poder: sus 12 diputados de 1929 pasan a 107 al año siguiente y a 230 en 1932. Era la primera fuerza política del país y el día 30 de enero de 1933, Hindenburg le encargó de formar gobierno. Su meteórica ascensión iba a introducir un grave elemento de perturbación en las relaciones internacionales. Representa el deseo alemán de liberarse de las duras condiciones impuestas por Versalles y fue ésta la causa que hizo posible su triunfo. La intransigencia francesa con las justas aspiraciones de sus vecinos redujo a cero las posibilidades electorales de los demócratas alemanes. La violencia nazi arruinaría todas las esperanzas puestas en ellos y llevaría a Europa y a su pueblo al desastre <sup>13</sup>.

Sin embargo, en aquel entonces, el irredentismo alemán encontró eco en el de todas las naciones europeas que se consideraron maltratadas en Versalles. En Italia, país en que se creía que sus sacrificios no se habían visto justamente recompensados, el fascismo se consolidaba y Mussolini iniciaba una política imperialista de expansión que alarmaba a sus vecinos yugoslavos, albaneses, griegos y turcos y, muy especialmente, a los franceses que se veían amenazados en Túnez y en sus comunicaciones imperiales.

Los húngaros veían renacer sus esperanzas de recobrar parte de los territorios que se habían visto obligados a ceder a yugoslavos, checoslovacos y rumanos. Los búlgaros querían recuperar las provincias perdidas de Macedonia y Dobruja y los polacos, insatisfechos con sus fronteras, querían mejorarlas a costa de Checoslovaquia como ya los habían hecho en perjuicio de Lituania <sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Los franceses con su tenaz negativa a la Unión Aduanera Austro-Alemana y a la concesión de igualdad de derechos a los alemanes creó entre éstos unas tensiones que reducían la credibilidad de los gobernantes demócratas, a los que fácilmente se podían tachar de «lacayos» de los vencedores.

<sup>14</sup> Al constituirse Lituania su capital se estableció en Vilna, ciudad que reivindicaban los polacos. En el Tratado de Paz con Rusia de junio de 1920 tanto Vilna como Grozno pasaron a Lituania, pero en octubre los polacos la ocuparon y en marzo de 1923 la Conferencia de

El avispero centro-europeo se había removido poniendo en ebullición aquel permanente foco de inestabilidad. Francia reaccionó con una política de cerco a Alemania buscando la alianza de todos los países que querían mantener el «statu quo», entre los que se encontraban la Unión Soviética y Turquía a pesar de sus reivindicaciones de territorios polacos y rumanos en el primer caso y sirios en el segundo. Gran Bretaña permanecía fiel a su política de equilibrio europeo pero no veía con buenos ojos el acercamiento franco-soviético. Polonia, emparedada entre Alemania y la Unión Soviética, no sabía a cual de sus dos poderosos vecinos debía temer más. El del Este tenía puestos sus ojos en sus territorios orientales y el del Oeste, que siempre se había negado a reconocer sus nuevas fronteras por ese lado, no disimulaba sus deseos de recobrar el pasillo y la ciudad libre de Danzig. Rumanía, la más interesada, con Checoslovaquia y Yugoslavia, en que las cosas no se modificaran, también desconfiaba de su poderoso vecino la Unión Soviética, que reclamaba Besaravia y Bucovina y todos estos intrincados problemas dificultaban el que Francia consiguiera sus propósitos, sobre todo si no podía ofrecer suficientes garantías militares a sus presuntos aliados.

Frente a un previsible conflicto las posiciones no estaban ni mucho menos delimitadas y sólo los acontecimientos posteriores irían decantando los bloques antagónicos.

Sin embargo, la situación no comenzó a deteriorarse gravemente hasta 1934. En ese año, el de la muerte de Hindenburg y los asesinatos de Dollfuss, Barthou y el rey Alejandro; el de la «noche de los cuchillos largos» y el febrero de Viena y París, las tensiones adquirieron caracteres preocupantes y los gastos militares, hasta entonces contenidos, empezaron a crecer, aunque aún moderadamente. Las palabras tranquilizadoras de Hitler: «Ninguna nueva guerra europea podría establecer una situación mejor en lugar de la actual, poco satisfactoria»<sup>15</sup>, acompañadas, poco después, por la declaración germano-polaca de 26 de enero de 1934 que establecía un régimen de no agresión y consulta entre las dos naciones, no fueron suficientes para calmar los ánimos y el gobierno francés inició sus contactos con Italia —pacto de 7 de enero de 1935—; Gran Bretaña —acuerdos de 3 de febrero de 1935— y los conjuntos con ambas potencias que terminaron

---

embajadores se la asignó a Polonia, aunque los lituanos no dejaron de reclamarla y protestar del acto de fuerza polaco que había tenido un precedente en abril de 1919. Las fronteras no satisfacían a nadie, salvo a yugoslavos, checoslovacos y rumanos.

<sup>15</sup> BAUER, Eddi: «Historia controvertida de la segunda guerra mundial», tomo I, p. 48. Discurso pronunciado por Hitler el 17 de mayo de 1933 en el Reichstag. En él decía el canciller alemán: «Aún en caso del éxito decisivo de una solución de los asuntos europeos por la violencia, se produciría como resultado final un incremento del desequilibrio de Europa y, por consiguiente, de un modo u otro, se sembraría el germen de nuevos conflictos futuros y de nuevas complicaciones. La consecuencia sería nuevas guerras, nuevos sacrificios, una nueva inseguridad y una nueva penuria económica». Al parecer tan sensatas reflexiones se le olvidaron pronto.

con el convenio de Stresa de 14 de abril de 1935 por el que las tres potencias acordaron mantener el sistema de seguridad colectiva dentro del marco de la sociedad de Naciones y oponerse, «por todos los medios apropiados», a las decisiones unilaterales contra las disposiciones de los tratados de paz, pero para entonces Alemania ya había empezado a desconocerlas.

Después de que el 27 de agosto de 1928, Stresemann, firmara el pacto Briand-Kellogg, Alemania fue admitida en la Sociedad de Naciones y las potencias reconocieron, en principio, sus derechos de igualdad en materia de armamentos. El triunfo del nazismo introdujo una variante sustancial y Alemania se retiró de la Conferencia del Desarme alegando que los aliados no habían hecho nada en ese sentido y que no podía seguir desarmada rodeada por estados fuertemente armados. El 3 de febrero de 1935 las potencias invitaron a Alemania para que participara en la organización de una paz general europea que sustituyera a la pactada en Locarno pero Hitler rehusó la invitación y, de forma unilateral declaró anuladas las cláusulas militares del Tratado de Versalles; restableció por decreto de 16 de marzo de 1935 el servicio militar obligatorio; reclamó la paridad militar y aérea con sus vecinos y declaró su resolución de aumentar su flota hasta 400.000 toneladas.

Francia contestó elevando el servicio militar a dos años y entablando negociaciones con la Unión Soviética que abocaron a la conclusión de un pacto de asistencia mutua firmado en Moscú el 2 de mayo de 1935. En Gran Bretaña, donde la alarma no fue muy grande y el acercamiento franco-soviético se había acogido con suspicacia, el Gobierno intentó llegar a algún tipo de arreglo con Hitler. Se concluyó así a un acuerdo naval, firmado el 18 de junio de 1935 en virtud del cual Alemania podría construir grandes buques siempre que su tonelaje total no sobrepasara el 35 % del británico, lo que la equiparaba con Francia e Italia. En submarinos ese porcentaje podría llegar al 45 % e incluso a la paridad siempre que este incremento fuera avisado previamente <sup>16</sup>.

No fue fácil establecer un pacto aéreo. Gran Bretaña había intentado un acuerdo de este tipo en distintas ocasiones anteriores —1928, 1932 y 1933— pero los términos que proponían —el que las principales potencias redujeran sus fuerzas aéreas al nivel de las británicas—, no era aceptable. En 1934 se reconoció a Alemania el derecho a la paridad aérea en aviación ligera pero manteniendo la prohibición absoluta a que organizara una aviación de bombardeo y en 1935 los franceses establecieron, como condición «sine qua non», para autorizar a Alemania a constituir una aviación militar el que se llegara a un acuerdo defensivo franco-británico. Londres replicó que a lo que había que llegar era a una convención de asistencia

---

<sup>16</sup> Alemania hizo pronto uso de su derecho a llegar a la paridad en el número de submarinos y así lo anunció a Gran Bretaña en una nota fechada el 18 de enero de 1939. Poco después el 28 de abril de ese mismo año denunciaría el acuerdo y reclamaría su libertad de acción.

aérea mutua entre las cinco potencias signatarias del pacto de Locarno. Acogiendo esta idea Alemania reclamó la paridad y el derecho a una aviación de bombardeo. Los ingleses propusieron que se consintiera a Alemania una fuerza aérea de 450 aviones, sometida a un control efectivo y se declararon posteriormente dispuestos (22 de mayo de 1935) a la firma de una convención en virtud de la cual se llegara a una limitación de los armamentos aéreos sobre la base de la paridad de las aviaciones francesa, italiana, británica y alemana. Establecían la cifra de 1.500 aviones. Los franceses, a los que la propuesta anterior autorizaba 920 aviones de primera línea en la metrópolis y otros tantos en su imperio, no estaban dispuestos a aceptar una reducción mientras a Alemania se la permitía triplicar sus efectivos autorizados y aún inexistentes y las negociaciones se interrumpieron.

En esta situación, y con las izquierdas francesas y británicas oponiéndose en sus parlamentos respectivos a todo incremento de los gastos militares, Hitler dio un paso adelante en su declarado propósito de ver desaparecer el tratado de Versalles y el 7 de marzo de 1936, con el pretexto de que la ratificación por el parlamento francés del Pacto Franco-Soviético, anulaba de hecho al de Locarno, reocupó militarmente la región renana y dos días más tarde decreta el nacimiento de Luftwaffe, declarando que pensaba situarla al nivel de la mayor potencia aérea del momento: la URSS. Poco después, el 31 de ese mismo mes, proponía a las potencias occidentales un vasto plan de paz de veinte años de duración. El dictador alemán renunciaba formalmente a la guerra pero no al uso de la violencia para conseguir sus objetivos.

Todos estos acontecimientos iban debilitando la postura francesa y el prestigio de París disminuía entre los miembros de la pequeña entente y en Polonia. Si lo quería recuperar tenía que dar signos de fortaleza y para darlos debía reforzar sus fuerzas armadas. De otra forma estaría incapacitada para hacer frente a sus compromisos.

Por si fuera poco la alianza con Italia se había resquebrajado como consecuencia del conflicto italo-etíope que desembocó en guerra abierta el 1 de octubre de 1935. La Sociedad de Naciones aprobó el 10 la adopción de sanciones contra Italia que incluían la prohibición de exportar, reexportar y permitir el tránsito hacia ella de las armas, municiones y material de guerra contenidos en la relación aprobada el día 16 de octubre <sup>17</sup> y su aplicación movilizó hacia el Mediterráneo y el mar Rojo al grueso de la flota británica lo que creó una situación tensa entre los gobiernos de Londres y Roma a la vez que propició un acercamiento germano-italo pues Alema-

---

<sup>17</sup> La sociedad de Naciones estableció un comité de coordinación que empezó sus trabajos el día 11. La lista de los artículos considerados como material de guerra sería la misma que acogió después el comité de no intervención en la guerra de España.

nia, que se había retirado de la Sociedad de las Naciones, conducta imitada por Italia, se negó a participar en cualquier acción contra ésta <sup>18</sup>.

Cuando el día 5 de mayo las tropas italianas ocuparon Addis Abeba y Mussolini otorgaba al rey de Italia el título de emperador de Abisinia, Alemania proseguía su plan de rearme y Francia y Gran Bretaña iniciaban un programa de modernización de sus fuerzas armadas que avanzaba con dificultad para la obstinada oposición de las izquierdas a todo incremento importante de los gastos militares. En Gran Bretaña gobernaban los conservadores y en Francia el Frente Popular. En Londres, Baldwin había dado fin el día 7 de junio al largo periodo del Gobierno de concentración presidido por el laborista Mac Donald; el rey había muerto y su sucesor, Eduardo VIII comenzaba a plantear el problema de su matrimonio que le llevaría a la abdicación. El ambiente era ampliamente pacifista y en Londres persistía el deseo de llegar a algún tipo de acuerdo con Alemania y restablecer la alianza con Italia, aceptando las situaciones de hecho. En Francia, después de la victoria del Frente Popular en las elecciones del 26 de abril, el Gobierno presidido por el socialista Blum había nacionalizado las industrias de guerra y, de acuerdo con el Gobierno británico, rebocado las sanciones a Italia, país al que pensaban recuperar para un nuevo tratado de Locarno, que comenzó a negociarse entre Francia, Gran Bretaña y Bélgica en una conferencia preparatoria que se celebró en Londres el día 21 de julio de 1936, es decir, tres días después del levantamiento español.

En ese momento, y por una u otra razón, ninguna de las grandes Potencias había decidido de manera irrevocable cual sería el futuro de sus Fuerzas Armadas. Para las Marinas era 1936 el año en que cumplían su edad las construcciones en servicio y el de discusión de cómo habrían de ser las que las sustituyeran. Británicos, alemanes y soviéticos firmaron el 25 de marzo un tratado naval tripartito e iniciaron conversaciones bilaterales en las que se proponían elevar el calibre de los cañones de los buques de línea hasta un máximo de 406 milímetros, autorizar a Alemania la adquisición de dos cruceros con artillería de 203, a los soviets la construcción de siete cruceros de 8.000 toneladas con artillería de 180 y a Gran Bretaña la de 231.000 toneladas de nuevos buques de guerra. Italia, por su parte, ponía en ejecución un amplio programa de buques ligeros, submarinos e hidroaviones, modernizaba cuatro viejos acorazados y se disponía a botar dos acorazados de 35.000 toneladas y Francia construía un promedio de 35.000 toneladas anuales.

En aviación la situación era incierta y fluida. Todas las Naciones tenían sus programas de renovación y acrecentamiento de sus parques aé-

---

<sup>18</sup> Alemania se había retirado de la Conferencia del Desarme y la Sociedad de Naciones el 14 de octubre de 1933 al no ser atendida su exigencia de igualdad de derechos. Italia con ocasión de las sanciones de que fue objeto.

reos y no parecían dispuestas a conceder acuerdos globales de limitación de sus flotas ni bilaterales de asistencia, salvo entre la Gran Bretaña y Francia, aunque no cesara de hablarse de la conclusión de un acuerdo al que no se llegaría nunca. El material en servicio era muy pobre en número y calidad y ninguna nación importante había tomado partido en cuanto a las características exigibles a los que habían de construirse.

En tierra sucedía algo semejante. Alemania había decretado el servicio obligatorio y la creación de un Ejército de 36 divisiones pero no había decidido como habrían de ser éstas; Francia había aumentado la duración del servicio a dos años con el consiguiente incremento del número de individuos en filas pero rechazó el programa del Coronel De Gaulle, que hizo suyo Paul Reynaud, de establecer un Ejército profesional de maniobra y se mantenían las tesis tradicionales de la supremacía total de la Infantería y Gran Bretaña seguía fiel al Ejército voluntario desoyendo cuantas sugerencias se hacían por establecer el servicio obligatorio.

En las tres naciones, el desarrollo de las fuerzas blindadas era incipiente. En Alemania, Guderian había conseguido en 1935 que se le autorizara la organización de una división Panzer de carácter experimental y, merced a su obstinación, su desdoblamiento en tres operativas en octubre de ese año, pero de ahí no se pasaba. En Francia se había iniciado la mecanización de un aparte de las divisiones de caballería y se asistía a su transformación en divisiones ligeras de caballería, pero se sostenía la vieja doctrina del carro lento y poderoso y las misiones de exploración y desbordamiento. Como ya hemos visto, las soluciones preconizadas por el Coronel De Gaulle no habían sido tomadas en consideración. En Gran Bretaña, la pionera en este terreno, la fuerza mecanizada experimental de 1927, había dado paso a la supresión total de la caballería, sustituida por una división mecanizada que disponía como fuerza de choque de una brigada de carros de combate y que se parecía demasiado a la división ligera mecanizada francesa. En este caso, la idea fundamental era reducir la eventual participación británica en un conflicto europeo pues como decía Liddell Hart, «sería una imperdonable locura subordinar las fuerzas británicas al Mando Francés»<sup>19</sup>.

En tierra, mar y aire y en todas las grandes potencias el espíritu tradicional predominaba sobre el progresista y podía extenderse a escala mundial la frase del general Fuller: «Existen bajo el sol dos grandes potencias conservadoras: la Iglesia Católica y el Ejército Inglés»<sup>20</sup>.

### 3. LA GUERRA DE ESPAÑA

La guerra española tendría cierta influencia, aunque bien modesta, en la resolución de los dos problemas con que se enfrentaban las naciones. Su

<sup>19</sup> BAUER, Eddy: «La guerra de los blindados», p. 64, tomo primero.

<sup>20</sup> BAUER, Eddy: «La guerra de los blindados», p. 63.

integración en uno y otro de los bloques en que parecía inevitable que se dividieran las potencias europeas y la elección del instrumento militar con que habrían de servir a los intereses nacionales y a la estrategia común del bloque en que se alistarán.

Desde que se terminó la anterior guerra mundial no habían faltado conflictos bélicos donde poder experimentar nuevas armas y concepciones, pero ninguno de ellos había tenido la amplitud suficiente como para poder sacar de él conclusiones válidas. Las guerras del Chaco y Abisinia apenas sobrepasaron el marco de la guerra puramente colonial, librada la primera casi exclusivamente con fuerzas de Infantería y la segunda con una tal superioridad del bando italiano que se pareció más a unas grandes maniobras que a una auténtica confrontación. La guerra de España, aunque empeñada entre ejércitos con débiles efectivos escasamente armados, ofrecía ya evidentes similitudes con lo que sería o podría ser una lucha entre grandes potencias y de ahí que los ojos de mundo se volvieran hacia lo que en nuestro país sucedía para tratar de extraer enseñanzas válidas para los suyos.

Por una u otra causa, en España se dieron cita gran parte de los hombres que habrían de tener influencia política y militar en sus países respectivos y muchos de los que alcanzarían posiciones preminentes al frente de los ejércitos que combatieron en la segunda guerra mundial. Como combatientes actuaron en la guerra de España entre otros los mariscales soviéticos Malinovski, Kulic, Zhukov, Koniev y Voronov, el almirante Kuznestsov y los generales Pavlov, Smuskievich, Gorev, Stern y Meretkov, entre muchos otros; los alemanes Sperrle, Volkman, Richthofen, Galland, Moelders y Thoma, y los italianos Roatta, Bástico, Berti, Gámbara, Bergonzoli, Bonomi, Velardi, Bernasconi, etc. Destacados oficiales franceses, británicos, suizos, americanos del norte y del sur y publicistas militares de todas las nacionalidades acudieron a España como agregados militares, navales o aéreos a sus respectivas embajadas, como *informadores o, simplemente, como corresponsales* y en no pocos casos como combatientes voluntarios y muchos de ellos y, algunos de los que no vinieron, nos han dejado sus comentarios sobre lo que oyeron, vieron o vivieron.

En general, sus prejuicios, sus convicciones, sus opiniones, sus suposiciones y sus hipótesis buscaron y encontraron aquí razones y argumentos en que apoyarse y ésta es la razón de que, contra lo que se ha supuesto, la guerra de España no fuera el prelude de la mundial. Nadie escarmienta en cabeza ajena y nadie cambió de modo de pensar por lo que presencié o vivió en España. Sin embargo, esta tajante opinión es conveniente matizarla, pues algunas evidencias *no tuvieron más remedio que ser aceptadas* por todos y algunas posturas, propiciadas por lo que en España sucedía, facilitaron la formación de los bloques antagónicos que se enfrentaron inicialmente en la segunda guerra mundial. Es evidente que la «Entente cordiale» de Francia y Gran Bretaña, salió fortalecida de la prueba española

y que el futuro «Pacto de Acero» que ligó militarmente a Italia y Alemania el 22 de mayo de 1939, llegó a ser posible por la política común que en relación a la guerra de España tomaron ambas potencias dando nacimiento al Eje Roma-Berlin.

El que a la postre fueran los acontecimientos de la Europa central y danubiana los determinantes, no quita importancia a estos hechos. Contra lo que muchos creían, cuando la guerra civil española terminó, los vencedores, como ya lo habían hecho público en ocasión de la crisis de los Sudestes, se mantuvieron neutrales; Portugal, inequívocamente a su lado, permaneció fiel a su alianza con Gran Bretaña y la Unión Soviética, el gran valedor de la República, se colocó del lado alemán, invadió Polonia y Finlandia y se anexionó Estonia, Letonia, Lituania, y los territorios rumanos de Bucovina y Besarabia. Por el contrario, Francia nada tuvo que temer en su frontera sur, sus comunicaciones con Marruecos y el África francesa no se vieron amenazadas y Gran Bretaña no encontró ningún obstáculo para utilizar con toda libertad el Estrecho de Gibraltar. Canarias y Baleares siguieron siendo exclusivamente españolas y no hubo bases italianas ni alemanas en ninguna parte del territorio español, aunque esto no excluye el que, en determinados momentos y circunstancias, las Potencias del Eje encontraran una actitud benévola por parte de las nuevas autoridades españolas.

Los franceses habían dado siempre por seguro, incluso antes de que se llegara a tener una idea clara de quienes eran los sublevados y cuales sus pretensiones, que éstos no sólo se pondrían al lado de Alemania e Italia sino que no tendrían más remedio, de grado o por fuerza, que ceder las Islas Canarias y Baleares y permitir el establecimiento de bases militares navales y aéreas, en todo su territorio, incluido el protectorado marroquí. Los británicos, mejor informados, nunca participaron de esos temores aunque ante la insistencia francesa llegaron a recelar de las intenciones de sus entonces solamente posibles enemigos.

Para Inglaterra el peligro estaba en que lo que sucedía en España se extendiera a la totalidad del Continente y desde un principio el Gobierno de Londres pensó que eran más graves las repercusiones internacionales que podría suscitar que sus consecuencias internas. Toda su política, durante los treinta y dos meses de duración de la contienda, se cibió escrupulosamente, a impedir la propagación del foco español, pero naturalmente el peligro de que no pudiera lograr sus propósitos la obligaba a tomar medidas militares precautorias y lo mismo sucedía a los franceses.

Los documentos diplomáticos británicos y franceses nos suministran innumerables pruebas de estos asertos, pero lo que hoy nos interesa es detectar la influencia que las noticias que llegaban de España tenían sobre las decisiones de sus gobiernos. El rearme había comenzado. En Londres, el Gobierno publicó el 4 de marzo de 1936 un «Libro Blanco» en el que se exponían los motivos para iniciarlo y se contemplaba un plan de cinco

años para la modernización de los tres servicios militares, pero la oposición laborista y la opinión pública ponía freno a su desarrollo y en este aspecto sí cabe señalar que lo que acontecía en España influyó en que un año más tarde, el 29 de marzo de 1937, el nuevo monarca sancionara una Ley, en virtud de la cual, se lanzaba un empréstito de 400 millones de libras esterlinas para cubrir urgentes necesidades de la defensa nacional. Por otra parte, los gastos militares ordinarios, que en los años anteriores se mantuvieron en el orden de los 115 millones de libras, subieron a una media de 320/340 millones, casi el triple. Naturalmente, no era sólo España la que producía estos efectos, pero sin duda las graves crisis del invierno de 1936 al 37 no pudieron dejar de pesar en el ánimo de los legisladores.

En Francia, la reacción fue aún más vivaz y el 7 de septiembre de 1936 se aprobaba una Ley que permitía un gasto adicional de 14 millones de francos para las Fuerzas Armadas y otros 500 millones para ampliar la Línea Maginot hacia el norte. *Lo que sucedía en España hizo posible que un Gobierno de Frente Popular pusiera en marcha los planes que no pudieron llevar adelante, por su oposición, los gobiernos conservadores.*

*En Alemania e Italia es más difícil detectar el impacto de la guerra española en sus gastos militares, pues en Alemania empiezan a crecer de forma espectacular en 1934 y en Italia desde que comenzaron sus preparativos para la empresa imperial de Abisinia.*

Pero más importante aún que este aumento era su distribución por partidas. La guerra de España puso de manifiesto la importancia decisiva de la aviación en la batalla terrestre y los estados mayores y la opinión pública europea, enormemente sensibles a las noticias que llegaban de España sobre los efectos de los bombardeos aéreos, presionaban a sus gobiernos para que organizaran una defensa aérea eficaz que pusiera a los pueblos a cubierto de esa amenaza y esto hizo que en los presupuestos militares la parte asignada a las fuerzas aéreas creciera de forma inusitada. En Inglaterra, donde los gastos de aviación no llegaron en los años treinta al 20 % del total de los militares, alcanzaron la cota del 23 % en 1935 y en 1937 superaron a los del Ejército de tierra que un año antes eran cuatro veces mayores. En el presupuesto ordinario de 1937 la RAF obtuvo créditos por muy cerca de 90 millones de libras y al año siguiente de los 200. En Francia también crecieron los gastos aéreos pero en una proporción mucho menor. A pesar de los lamentos constantes de su Consejo de Defensa Nacional, que en todas sus reuniones se quejaba de la debilidad de sus fuerzas aéreas, éstas nunca obtuvieron créditos en consonancia con sus necesidades y su plan de renovación, ampliación y dotación avanzaba con enorme lentitud. Todavía en el presupuesto para 1939 sólo alcanzaban el 18,49 % de los gastos militares ordinarios aunque consumían una parte importante del empréstito de 10.500 millones de francos que se votó en 1937.

En Alemania e Italia, contra lo que pudiera suponerse, también se mantenían los gastos de aviación a nivel muy inferior a los del Ejército de

tierra y eso a pesar de que en Alemania era responsabilidad de la Luftwaffe la defensa antiaérea del territorio y de sus tropas terrestres. La distribución que hiciera de sus créditos el Mariscal Goering, responsable del plan de cuatro años, es un enigma, pero sus metas fueron alcanzar una producción mensual de 300 cañones, en gran parte antiaéreos (estaba prevista la creación de 30 regimientos y en 1937 ya existían 33); 100 carros de combate (en 1939, seis Divisiones); 250 aviones, 650 motores de aviación y hasta 400.000 toneladas de buques de guerra en los cuatro años. Italia, por su parte, incrementó los gastos militares en 200 millones para el Ejército de Tierra, 248 para la Marina y 280 para Aire, pero aún así, la proporción seguía siendo baja en este último capítulo (16,66 %).

La diferente respuesta de británicos, franceses, alemanes e italianos a las incitaciones que partían de España demuestra que cada cual dedujo las conclusiones que mejor respondían a su propia doctrina militar o a las exigencias de su concreta situación estratégica y geopolítica.

La querrela en torno a la guerra terrestre no quedó resuelta y cada cual mantuvo sus conocidos puntos de vista. Los franceses se convencieron de que su doctrina de empleo de carros de combate era la correcta y de que los «visionarios» se habían equivocado por completo. Rougerón, un futurista, escribió que «la fórmula común de estos tres tipos de tanques (rusos, alemanes e italianos), en los que el blindaje fue sacrificado en beneficio de la velocidad, ha sido absolutamente condenada por la experiencia española», que «había demostrado que la doctrina francesa —que sólo veía en el tanque un poderoso medio para emplearlo, en estrecha unión con las otras armas, especialmente con la Infantería y la Artillería—, era la que había quedado justificada»<sup>21</sup>. Los soviéticos tampoco aprendieron nada y se mantuvieron fieles al «Reglamento de Campaña de las Tropas de Carros de Asalto», lo que sin duda contribuyó al fracaso del general Pavlov —jefe en España de la Brigada de Tanques— frente a los alemanes en 1941, lo que le costaría la vida. En contraste con estas opiniones compartidas por Weygand y Duval, el alemán Von Thoma, que en 1934 mandó el 1.º Batallón Panzer que se organizó en su país, y que en España fue inspector de las fuerzas blindadas nacionales, logró convencer a Franco —que «deseaba que los tanques se distribuyeran entre la Infantería en la forma usual que los generales de la misma escuela pensaban»—, que los empleara «en una forma concentrada» y sus informes tendrían seguramente, valor decisivo en el plan de expansión de las fuerzas blindadas alemanas y en el mejoramiento de sus carros, que en España fueron netamente inferiores a los rusos e incluso a los franceses<sup>22</sup>. Así lo hace suponer el que los Panzer III y IV aparecieran entre 1937 y 1938 y que en esos años se autorizara la ampliación de las unidades Panzer hasta seis divisiones.

<sup>21</sup> ROUGERON, Camilo: «Las enseñanzas aéreas de la guerra de España», pp. 13 y 54.

<sup>22</sup> LIBDELL HART, B.: «Los Generales alemanes hablan», p. 116.

Pero lo que más impresionó al mundo fue el valor decisivo que en España tuvo la aviación en la batalla terrestre. Este fue un hecho que nadie puso en duda aunque fueran muchos los que creyeron que sus éxitos no hubieran sido posibles frente a tropas adiestradas y abundantemente dotadas de material A. A. de tiro rápido de todos los calibres. En cualquier caso resultaba claro que en el futuro la aviación jugaría un papel preponderante y que para oponérsela se necesitaría contar con cuantioso material antiaéreo.

Las teorías de Dohuet, Mitchell y Trenchard seguían teniendo sus entusiastas y sus detractores, pero de España no salieron bien paradas. Aquí se «demostró claramente» que el avión era el mayor enemigo del avión; que el «acorazado aéreo» de Dohuet era fácil presa del caza; que las poblaciones de la retaguardia eran capaces de encajar un duro castigo manteniendo alta la moral y que los raids en profundidad de los bombarderos resultaban sumamente onerosos y todo ello obligaba a un replanteamiento de las misiones de la aviación y del tipo de organización más adecuado para cumplirlas.

Alemanes y rusos optaron por una aviación al servicio del Ejército. Para Alemania la Luftwaffe sería la punta de lanza de sus fuerzas terrestres; para la URSS, un instrumento de cooperación. El hecho de que en Alemania fuera independiente y en la Unión Soviética no, no cambia las cosas. En uno y otro Estado se renunció al Dohuetismo y por lo tanto al bombardeo sistemático de las ciudades y a la fabricación de pesados bombarderos de gran radio de acción. Las dos primeras naciones en construir gigantes del aire abandonaron ese camino y dedicaron toda su atención a los aviones de caza, asalto y bombardeo medio, todos ellos de escasa autonomía. El éxito de la aviación táctica en España no pudo ser ajeno a esta resolución que luego sería tan criticada.

Para los ingleses lo más destacable de lo que sucedió en España fue la tremenda vulnerabilidad de las zonas costeras, las únicas que podían atacar los bombarderos en casi completa impunidad. Ello puso de manifiesto que la era en que la Gran Bretaña constituía un santuario inviolable había pasado y para hacer frente al nuevo peligro no bastaba con la barrera que a cualquier presunto agresor oponía la flota. Esta seguía siendo el elemento esencial de su defensa. La que la garantizaba su supervivencia al mantener abiertas las rutas de los mares para su abastecimiento y al impedir su utilización por un eventual enemigo, pero no era capaz de impedir el que desde el aire se amenazara a su seguridad y de ahí el que comenzara a

---

<sup>23</sup> DDF, tomo VII, documento 47 de 28 de enero de 1938. En ese año los créditos para la RAF se elevaron a 88.588.660 libras, siendo la primera vez que el presupuesto de aviación superó al del Ejército. Al año siguiente sobrepasaría los 100 millones de libras.

<sup>24</sup> ALLEN, H. R.: «La herencia de Lord Trenchard», p. 112.

<sup>25</sup> ALLEN, H. R.: «La herencia de Lord Trenchard», p. 117 a 122. El esquema J suponía un gasto de 650 millones de libras en 1937 y 1942.

prestar una atención preferente al rearme aéreo que en 1937 se fijó como meta inmediata la construcción de 1.750 aviones operativos a un ritmo de 180 mensuales, que debía elevarse a 300 en 1939. Se estableció como orden de prioridad, atender primero a las necesidades de la Marina, luego a las de Aviación y en tercer lugar a la defensa antiaérea, dejando para el final al Ejército de Tierra. Fuller y sus hombres tendrían que dejar paso a los marinos y aviadores. Pero esta decisión no era suficiente. Había que resolver la disputa entre los marinos, que reclamaban la aparición de la Aeronáutica Naval, y los aviadores, a su vez divididos entre los que, fieles a Trenchard, creían que no había más defensa que la ofensiva y que por lo tanto no pedían otra cosa que bombarderos y los que, atentos a lo que ocurría en España, pensaban que lo esencial era una caza eficaz servida por un sistema de detección que impidiera las sorpresas. La decisión final salió de un compromiso evidentemente influido por lo que ocurría en España. En 1936 se reorganiza la RAF y aparecen los mandos operativos de caza y bombardeo y en 1937 la aviación naval volvía a integrarse en la Marina, pero el acento se mantuvo en el bombardeo. La defensa de los cielos británicos «iba a correr a cargo de los Whitley, Hampden, Harrow, Wellesley y Wellington». Todos estos aviones, bimotores o tetramotores, de alcance medio, serían los precursores de los bimotores Blenheim, Manchester y Mosquito y los cuatrimotores Stirling y Halifax. A estos aviones se les confiaba la destrucción de todo el poder industrial germano y de la moral de su población. El plan original preveía la construcción de 1.659 bombarderos y sólo 476 cazas pero lo que sucedía en España obligó a modificar el esquema y el ministro de Defensa Inskip consiguió que buena parte de los créditos destinados a la construcción de Blenheim se transfirieran a la fabricación de Hurricanes y Spitfire, únicos aviones británicos de caza capaces de competir con los Messerschmitt 109 y Heinkel 112 que los alemanes volaban en España. Aún así los Hurricanes no entrarían en servicio hasta 1938 y los Spitfire hasta la primavera de 1939. El desarrollo de los sistemas de detección electrónica y el programa de fabricación de cazas, que tan gran importancia tendrían en la batalla de Inglaterra, hubieran seguido un curso diferente y, por supuesto, más lento, sin la guerra de España. Los efectivos de la RAF pasaron de 32.000 hombres en 1935 a 65.000 en 1937 y no cesarían de incrementarse. Las bases aéreas subieron de 52 a 79 con modernización de 34 de las primeras y el número de pilotos creció de 2.600 a 4.700, poniéndose en funcionamiento 11 escuelas que daban instrucción a 200 alumnos por curso. Como es natural la aviación de asalto quedó relegada.

La respuesta francesa estuvo, en el aire, en una línea similar a la que se siguió en tierra. Los franceses se sintieron notablemente tranquilizados al comprobar que los aviones alemanes, como sus tanques, eran inferiores a los suyos y aunque tenían la certeza de que el tiempo actuaba en su contra reaccionaron con lentitud.

Según ellos, en España el defectuoso empleo de material moderno «no ha permitido deducir las enseñanzas que se esperaban» y «confirma casi completamente las enseñanzas de las guerras pasadas». Estas opiniones, la primera del general Weygand, tal vez el general de más prestigio del Ejército francés y que se haría cargo del alto mando en los momentos críticos de la ofensiva alemana y la segunda del General Niessel —que fue inspector general de la aviación francesa—, eran compartidas por el alto mando francés que no creyó prudente modificar sus criterios clásicos en función de lo que aquí sucedía <sup>26</sup>.

El fracaso total del material francés se adjudicó a su deficiente utilización o a su inferioridad numérica y, salvo en la rectificación en la concepción y diseño de sus bombardeos, supuestamente invulnerables, mantuvieron sus puntos de vista doctrinales y técnicos. Estaban satisfechos. Sus aviones, como sus carros, eran mejores que los alemanes. Su única crítica oficial fue la de que su elevada técnica hacía excesivamente complicado el mantenimiento y envidiaban la simplicidad de los aviones alemanes, rusos y británicos. Su debilidad confesada era su escasa capacidad de producción. Pierre Cot, ministro del aire, decía a poco de empezada la guerra española: «tenemos actualmente un ligero margen de superioridad pero en 1937 la situación se invertirá y en 1938 la potencia aeronáutica alemana será doble de la nuestra» <sup>27</sup>. Esta sensación se fue agudizando con el tiempo a pesar de que en 1937 se puso en marcha el plan de modernización de las fuerzas aéreas francesas que debía conducir, en 1941, a tener en servicio 4.739 aviones, de los cuales 2.617 de primera línea. En el programa una única referencia a la guerra de España, en la que se habría puesto de manifiesto la eficacia de la «aviación de asalto y bombardeo en picado», a pesar de lo cual mantenían un esquema orgánico que parecía calcado de los de 1918.

La nueva aviación francesa que se pretendía organizar tendría 34 grupos de caza, que en vez de constituir un instrumento unitario se repartirían en la forma siguiente: 10 grupos protegerían a las fuerzas de tierra, dos a los aeródromos, dos serían cazas nocturnos y los 20 restantes constituirían la masa de maniobra. Además habría 16 escuadrillas independientes regionales para la defensa de los puntos sensibles del interior. El grueso de la aviación lo constituirían 60 grupos de bombardeo distribuidos en seis divisiones, cuatro de las cuales estarían orientadas hacia Alemania e Italia y dos hacia España y de esos 60 grupos, 25 tendrían como objetivo Alemania con capacidad de llegar hasta Berlín; 23 atacarían los objetivos tácticos hasta una distancia de 300 kilómetros y 12, no divisionarios, serían de

---

<sup>26</sup> General Duval: «Enseñanzas de la guerra en España». Prólogo del general Weygand y «El avión de caza en España», general A. Niessel. Revista de Aeronáutica, febrero 1941, pp. 152 y 153.

<sup>27</sup> DDF, tomo III, documento n.º 67. Acta de la sesión del Comité Permanente de la Defensa Nacional de 29 de julio de 1936.

asalto y bombardeo en picado. Por último, una fracción importante se dedicaría al reconocimiento y observación a favor de los mandos del Ejército: serían 14 grupos de reconocimiento y 52 escuadrillas regionales <sup>28</sup>.

Como se estimaba que la producción francesa sería incapaz de dar cima al programa en los plazos previstos se optó por recurrir al mercado extranjero. Inicialmente se pensó en adquirir cazas soviéticos tipo Y-16, pero no quedaron satisfechos de su comportamiento en España y mediado el año 1938 suspendieron la operación de compra, prácticamente ultimada, con gran disgusto del embajador francés en Moscú. Se intentó entonces que la industria soviética fabricara modelos franceses para Francia pero tampoco esta solución pudo llevarse a cabo y finalmente se adquirieron cazas norteamericanos modelo Curtis de los que sólo llegaron a recibir un centenar antes del ataque alemán. Francia, a pesar de su optimismo, ya había llegado a la conclusión de que constituiría «la cobertura de las fuerzas del mundo entero que, es de esperar, se alinearán del lado de las potencias democráticas», pero «para ganar la guerra tiene necesidad de ayuda» <sup>29</sup>.

Los italianos también sacaron deducciones equivocadas de sus experiencias en España. Su material había dado excelentes resultados. Sus bombarderos trimotores modernos soportaron con ventaja la comparación con los mejores aviones similares soviéticos y alemanes y sus cazas, aún del modelo antiguo, pudieron hacer cara, por su robustez y maniobrabilidad, a los mucho más modernos y veloces soviéticos y ese doble error les hizo caer en la equivocación de pensar que podrían sobrevivir en una era en la que el trimotor iba a quedar desbancado y el biplano lo había sido ya. El S-79, aún pudo actuar con relativo éxito en la segunda guerra

---

<sup>28</sup> DDF, tomo VII, documento n.º 447. Acta de la sesión del Consejo Superior del Aire de 15 de marzo de 1938 en el que se decidió acelerar el plan aprobado el 8 de diciembre de 1937 (DDF, tomo VII, documento 325).

<sup>29</sup> DDF, tomo XI, documento 376 de 26 de septiembre de 1938 que recoge las conversaciones celebradas en Downing Street entre el primer ministro británico y el jefe del Gobierno francés y las posteriores entre los altos jefes de la Defensa Nacional británica y francesa.

Pierre Cot, que fue ministro del Aire en los Gobiernos de León Blum, justificó su gestión al frente del departamento en una serie de artículos publicados en la revista norteamericana *Thairplane*, números 1.583, 1.584 y 1.585 de 26 de septiembre, 3 de octubre y 10 de octubre de 1941, aduciendo que el Comité de Defensa siempre puso trabas a sus planes de desarrollo aeronáutico y que el general Vuillemin, que sustituyó al frente del Estado Mayor del Aire a los Generales Fequant y Pujo, desbarató la organización de éstos debida al impulso del General Jauneud que desde el puesto de segundo jefe del Estado Mayor había impulsado la reorganización de la Aviación. En el segundo de sus artículos incluye un cuadro comparativo de los presupuestos del aire de Francia, Gran Bretaña y Alemania entre los años 1935 y 1939, pero sus datos, reducidos a dólares, no son en absoluto de fiar. Según ellos, durante ese quinquenio Francia habría gastado 1.102 millones de dólares en material aéreo, lo que supondría el 27 % de sus gastos militares totales. Gran Bretaña, 2.140 que supondrían el 32 %, mientras que Alemania habría gastado 7.200 lo que supondría el 33 % de sus gastos militares. Ninguna de las tres cifras resiste el más ligero análisis.

mundial, pero el CR-42 (heredero del CR-32) que tan magníficos resultados diera en España, no pudo continuar un brillante historial que se debió a que los pilotos soviéticos y españoles de los «moscas» cayeron en la equivocación de despreciar las ventajas que les ofrecían su mayor velocidad y potencia y aceptar el combate con las viejas tácticas que inmortalizaron los ases de la primera guerra mundial.

En definitiva, nuestra guerra sirvió mucho más para equivocarse que para orientar a los que habrían de librar la segunda guerra mundial y al hacer el balance de aciertos y errores *podría afirmarse que fueron los británicos*, los únicos que no tuvieron participación directa en los acontecimientos, quienes obtuvieron mayores beneficios, aunque no hay que escatimar elogios a las deducciones alemanas que tanto contribuyeron a sus victoriosas campañas de Polonia y Francia.