

UNA LECTURA CONTEMPORÁNEA DE *EL DOMINIO DEL AIRE*, DE GIULIO DOUHET

**Fernando Calvo
González-Regueral**
Economista y escritor

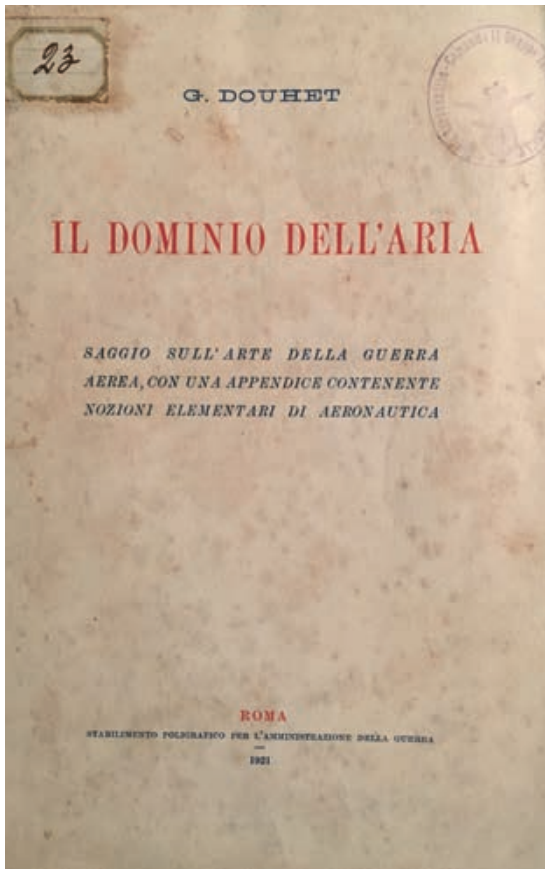
Si el tratadismo militar terrestre alcanzó la cima con Carl von Clausewitz y su *Vom Kriege* (*De la guerra*, 1832) y el naval con el almirante Thayer Mahan y su *The Influence of Sea Power Upon History* (*Influencia del poder naval en la historia*, 1890), el aeronáutico encontraría muy pronto a su primer gran teórico en el italiano Giulio Douhet y su obra maestra, *Il dominio dell'aria* (*El dominio del aire*, 1921).

Nacido en 1869 en la próspera región del Piemonte, Giulio Douhet mostró enseguida gran interés por los vertiginosos adelantos técnicos que estaban teniendo lugar a finales del siglo XIX, tan es así que cuando decidió convertirse en militar eligió la Academia de Artillería e Ingenieros de Módena, siendo número uno de su promoción. Unos estudios que ampliaría obteniendo el doctorado en Ingeniería por la Politécnica de Turín con una tesis sobre cálculo de motores rotativos. Sus preferencias ya se orientaban inequívocamente hacia la mecánica, en especial la relativa a los automóviles y, desde 1903, a la relacionada con los «más pesados que el aire» que habían logrado hacer volar los hermanos Wright en Kitty Hawk.

Grafómano impenitente de muy diversas materias, pronto destacarían sus artículos sobre vuelo en publicaciones especializadas, abarcando no sólo cuestiones tecnológicas sino también acerca de las posibles aplicaciones militares del nuevo invento, por lo que el alto mando le destinó a una de las primeras unidades operativas de las fuerzas aéreas mundiales, el «Batallón de Aviadores». La guerra italo-otomana por el control de Libia (1911-12) había permitido al país trasalpino ser uno de los primeros en probar las capacidades de los aeroplanos en combate, tanto en misiones de reconocimiento como de bombardeo, una experiencia en un teatro de operaciones real que Douhet seguiría con atención y que le permitiría comenzar a teorizar sobre la guerra aérea. También estudió con detenimiento las operaciones aéreas pioneras de las alas españolas en las campañas de Marruecos. No sólo eso: junto al mítico ingeniero aeronáutico Giovanni Caproni diseñó un bombardero estratégico en fecha tan temprana como 1913, pero la ceguera de los dirigentes del momento evitó su desarrollo, privando a Italia de una clara ventaja militar.



Busto de Douhet en la Scuola di Guerra Aerea de Florencia



Primera edición de *Il dominio dell'aria*, Ministerio de la Guerra, Roma, 1921

Tras ocupar diversos destinos de Estado Mayor durante la Primera Guerra Mundial, en 1918 fue nombrado director de los Servicios Técnicos del Comisariado Aeronáutico, pero al sentir que sus enseñanzas continuaban siendo una voz clamando en el desierto, resignó el mando: «Yo he afirmado siempre que la Aviación puede prestar grandes servicios en la guerra y puede ser un factor decisivo para la victoria. [...] Independientemente de lo que pudiera parecer un sentimiento de orgullo personal, creo que el país tiene el derecho a exigir que sus recursos sean manejados de la mejor manera posible, y no puedo permanecer indiferente ante las cosas que tengo la convicción de que son errores»¹.

Si las controversias con sus superiores le costaron agrias discusiones e incluso penas de reclusión en penales castrenses, su vocación de

escritor volcado en la aviación militar nunca dejó de crecer. Fruto de ello fue la aparición en 1921 de *El dominio del aire*, en realidad un compendio de todo lo que había escrito, vivido y experimentado hasta el momento en relación con las fuerzas aéreas, que habían irrumpido definitivamente en el panorama bélico durante la última conflagración. Como todo clásico, el libro de Douhet envejece mal en los detalles técnicos, que tienden a la obsolescencia, pero se mantiene muy vivo en lo fundamental: la esencia o espíritu de una obra cuyo visionario contenido ofrece varias capas de lectura. Afirmaba el eminente historiador español don Miguel Artola que un índice es más del 50% de una obra, entendiendo por él no la mera página donde se relacionan las materias de un libro, sino su estructura o *dispositivo*; esta es la de *El dominio del aire*²:

- Parte I. La nueva forma de la guerra;
- Parte II. La Armada aérea (el Ejército del Aire);
- Parte III. La guerra aérea;
- Parte IV. La organización.

A pesar de las lecciones aprendidas en la Gran Guerra, nadie apreció mejor que Giulio Douhet, en aquellos primeros años 20 del siglo pasado, cómo la fisonomía del hecho bélico había cambiado para siempre (lo que trata en extenso en la parte I), cómo los ejércitos de tierra y las armadas habrían de coordinarse con unas nuevas formaciones, los ejércitos del Aire (materia de la parte II), cómo podría desarrollarse en el futuro una guerra aérea -autónoma o en cooperación con superficie- (objeto de análisis de la



Caza monoplaza Sopwith Camel de la RAF en 1918, fotografiado junto a su piloto William George Barker. En abril de 1917, la esperanza de vida media de un piloto británico en el frente occidental era de solo 93 horas de vuelo.



Ilustración de biplano francés de la I Guerra Mundial

parte III) o cómo habrían de ser organizadas las unidades aéreas (en la parte IV). Aunque algunos autores británicos –Liddell Hart, Hugh Trenchard– negaron su influencia, lo cierto es que la obra gozó pronto de traducciones al inglés, español, francés, alemán y ruso. De hecho, tanto el pionero norteamericano Billy Mitchell como el ruso Seversky sí reconocerían la deuda teórica que habían contraído con el italiano. El malogrado general Wever, pionero de la aviación alemana del III Reich, estudió junto a Von Seeckt los tratados del italiano.

Como postulados de una geometría que se edifica sobre sí misma, peldaño a peldaño, Douhet va enumerando principios a lo largo de la obra que, en su conjunto, constituyen una teoría no sólo sobre el nuevo tipo de guerra en los cielos, sino de una guerra total, pues tanto

la aviación como los nuevos inventos bélicos de la era industrial tenderían en el futuro a radicalizar el hecho bélico. Así, el libro comienza con esta aseveración: «La aviación, al abrir un nuevo campo de acción, el aire, debía llevar al hombre necesariamente a batirse también en él, porque allá donde los hombres puedan enfrentarse, la lucha es inevitable». Para pasar unas páginas después a definir con precisión el sentido del título del libro: «Conquistar el dominio del aire implica una acción positiva, por tanto, ofensiva, que es el tipo de acción que mejor se adecúa al arma aérea». Una nueva guerra mundial, las guerras de la posguerra y la misma actualidad se encargarían de dar la razón al teórico italiano, pues puede que este postulado –el carácter de la aviación es eminentemente agresivo– sea el más acertado.



Douhet distingue continuamente en su obra la técnica de la táctica, la tecnología de la estrategia. Como hombre de ciencia, presupone con acierto que los aviones mejorarán en sus prestaciones, lo que los hará llegar más alto, más rápido, más lejos y durante más tiempo de vuelo, características básicas para dominar la tercera dimensión de la guerra. Pero también distingue el avión individual de las unidades de las que forma parte, que

«Aquel que posea el dominio del aire y disponga de una fuerza ofensiva adecuada, preservará por un lado el territorio y el mar propios de las ofensivas aéreas enemigas [y] por otro lado se encontrará en condiciones de realizar acciones ofensivas sobre el enemigo de un orden de magnitud terrorífico»

son en realidad el objeto de estudio del libro: «El Ejército del Aire ha de emplearse en masa [para] producir al enemigo el máximo daño lo más rápidamente posible». Masa, capacidad destructiva y velocidad, he aquí las claves del pensamiento del militar italiano.

«Aquel que posea el dominio del aire y disponga de una fuerza ofensiva adecuada, preservará por un lado el territorio y el mar propios de las ofensivas aéreas enemigas [y] por otro lado se encontrará en condiciones de realizar acciones ofensivas sobre el enemigo de un orden de magnitud terrorífico, contra las cuales el adversario no encontrará forma alguna de reaccionar. Mediante estas acciones ofensivas, se puede aislar al ejército y a la marina enemiga de sus bases y producir en el interior del país adversario destrucciones de todo género, muy apropiadas para acabar rápidamente con la resistencia material y moral. Todo esto representa una posibilidad actual, no futura». Efectivamente, poco más de veinte años después de escritas estas líneas comenzaban las ofensivas estratégicas de bombardeo que arrasaban ciudades enteras.

Como antes hicieran a su manera Clausewitz y Mahan, en un momento dado Douhet se cuestiona ante «la propia grandiosidad de las posibles ofensivas aéreas: ¿cómo defenderse? A esta pregunta yo siempre he respondido: atacando». Los fundadores de la Luftwaffe, algunos de ellos lectores asiduos del teórico piemontés en las primeras fases de la Blitzkrieg, siguieron sus premisas: «Todos los recursos disponibles deben ser empleados en constituir el Ejército del Aire más poderoso, y este deberá actuar de forma ofensiva, intensa y muy violenta». Si

los alemanes leyeron fundamentalmente el libro en clave táctica –destrucción de las fuerzas enemigas–, los aliados lo harían en clave estratégica, abriendo un debate moral sobre la naturaleza de los bombardeos

de la retaguardia, que pasando por Dresde o Colonia, llegaban a Hiroshima y Nagasaki.

En cualquier caso, la mejor forma de leer a



los clásicos no es tratando de buscar respuestas en la literalidad de sus páginas, sino en el espíritu que animaba a su autor, esto es, a replantearse ante los nuevos escenarios no las respuestas que ofrecieron en su momento, sino las preguntas que imaginaban. Porque las cuestiones bien formuladas interpelan a cada generación y la empujan a reflexionar. Y las preguntas de Douhet, en estos tiempos en que los ejércitos del aire crecen hasta convertirse en ejércitos del aire y del espacio quizá estén más vigentes que nunca respecto de este nuevo ámbito que ya han incorporado a sus nombres y están incorporando a sus organizaciones.

Un repaso al índice de esta obra, como ya hemos hecho, permitiría formular preguntas como: ¿cuál es la auténtica naturaleza y cuáles son las formas cabales de los nuevos tipos de guerra? ¿De qué armamento y aparatos ha de dotarse un Ejército del Aire y del Espacio? ¿Cómo se desarrollaría -o se desarrolla ya- la guerra en el nuevo medio? Por último, y muy importante, dados unos presupuestos y condicionantes dados en un periodo de tiempo determinado, ¿qué organización ha de elegirse

para maximizar los recursos de cara a conseguir los objetivos planteados? Las respuestas corresponden a técnicos, teóricos, militares, pero también a la entera humanidad, pues en el inmenso, hermoso y fructífero espacio, donde ya residen las capacidades que sustentan nuestras sociedades, puede que radique nuestro futuro a ¿largo? plazo. ■

BIBLIOGRAFÍA

- CLAUSEWITZ, Carl von, *De la guerra*, Madrid, Ejército, 1978
- DOUHET, Giulio, *El dominio del aire*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, 1987
- MAHAN, Thayer, *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1805*, Londres, Bison, 1980.

NOTAS

¹Tomado del estudio introductorio de *El dominio del aire*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, 1987.

²Seguimos la traducción del comandante Joaquín Sánchez Díaz, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, 1987. El comandante optó por traducir Armata como Armada, si bien nosotros emplearemos aquí el término Ejército del Aire pues el texto de Douhet leído en su conjunto supone una clara reivindicación por la creación de una fuerza independiente, como harían todas las naciones.



La historia debe algo más que la teoría de la guerra aérea a Giulio Douhet. Fue el primero en proponer la creación de un monumento al soldado desconocido, iniciativa que adoptó su país y que pronto copiarían Francia, Inglaterra, Alemania, etc.