

LOS BOMBARDEOS AÉREOS ¿GANARON LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL?

Alejandro N. Bertocchi Moran*



En el otoño de 1944 el presidente F. D. Roosevelt encargaba al Secretario de Guerra Henry Stimson, la elaboración de un informe sobre los resultados del bombardeo estratégico sobre la Alemania nazi. Se buscaba poseer una base científica sobre un hecho que en ese momento parecía a todas luces indiscutible y que era pregonado a los cuatro vientos por los altos mandos de las fuerzas aéreas aliadas (USAF y la RAF), rubricando que los bombardeos sobre territorio enemigo estaban ganando la Segunda Guerra Mundial.

La Casa Blanca se hallaba muy presionada dado que prestigiosos generales de la aviación, como James Doolittle, Henry Arnold, Carl Spaatz, entre otros, abogaban fuertemente para que

la fuerza aérea estadounidense rompiera completamente sus lazos orgánicos e institucionales con el ejército. Se quiso que ese informe fuese completamente independiente del arma aérea, aunque por supuesto apoyado por ésta, y que entonces el documento fuera objetivo y exacto en sus conclusiones.

Así nació el denominado United States Strategic Bombing Survey (USSBS), que se establecía bajo el mando del coronel en retiro Franklyn D'Olier, veterano de la guerra anterior, por expresa orden del presidente, para evitar que el peso de los generales del aire inclinaran la resolución final del documento hacia sus intereses.

Empero, estos últimos jefes de la aviación, asumían que se trataba de demostrar con suficiente claridad, que los bombarderos estaban ganando la guerra. A toda esta organización se le uniría un notorio conjunto de otros directores, civiles y militares, vinculados al mundo de las encuestas y las industrias; entre ellos el máster en economía J. K. Galbraith, quien, a lo largo de su posterior carrera, se convertiría en asesor directo de los presidentes Truman, Kennedy y Johnson. En sus memorias basamos este artículo.¹

El informe de este novel departamento, que debería responder directamente a Roosevelt, estaba organizado en varias direcciones que correspondían a los objetivos o grupos de

* Profesor e historiador uruguayo. Destacado Colaborador desde 2008. (comodorober@hotmail.com).

1. Galbraith J. K., "Memorias, una vida de nuestro tiempo"; Grijalbo. Barcelona. 1982. El canadiense Galbraith, varias veces nominado al Nobel de Economía, fue profesor de Berkeley, Harvard y Cambridge, diplomático, periodista y autor de varias obras testimoniales. Se lo reconoce por su larga oposición a la guerra de Vietnam.

blancos del enemigo que eran atacados por los bombardeos, o sea, transportes, aviación, industrias de armamentos, bases militares, concentraciones de tropas, núcleos urbanos, etc. Dentro de ese organigrama, había direcciones especiales manejadas por personal civil, que, a medida que el año 1945 iba avanzando y con él la ocupación de territorio alemán, procedían a examinar e investigar, *in situ*, la moral de la población, los efectos de las destrucciones y a interrogar a las autoridades civiles y militares del enemigo a medida que estos caían prisioneros.

Efectos en Alemania

Luego de la rendición incondicional de Alemania en mayo de 1945, parte de la organización se encaminó a estudiar los mismos efectos de los bombardeos sobre Japón, bajo los mismos sistemas de investigación. Como luego se observará, sobre este último teatro, se llegarían a similares conclusiones que los habidos del campo europeo.

En el territorio alemán ocupado se estableció un centro de detención en las cercanías de la ciudad de Colonia. En esas instalaciones se logró interrogatorios que abrieron esquemas totalizadores sobre lo sucedido, entre estos a personalidades de fuste como el mismo ministro de industrias de Hitler, Albert Speer, quién fue el principal informante de una de las verdades que ya se hacían evidentes: que la enorme mayoría de las toneladas de explosivos que se habían lanzado sobre los espacios enemigos, habían caído sobre la población civil y los cascos urbanos. Y lo más importante, que ello para nada había afectado los esfuerzos de las industrias de guerra del enemigo.

“En aquellos momentos ya teníamos indicios de la necesidad de revisar nuestras opiniones sobre la dirección de la economía alemana en el transcurso de la guerra. Durante cuatrocientos años, todo el mundo creyó que la Armada Invencible fue derrotada por Dios y por una diminuta fuerza británica, cuando en realidad Inglaterra ganó por cañones, es decir por navíos de alcance superior, de mayor desplazamiento, ligeramente inferiores solo en tonelaje total de la flota. De manera similar, el mito de unos nazis tan competentes como despiadados, establecido durante la guerra, todavía

perdura. En realidad, la dirección alemana de la guerra fue débil e incompetente durante mucho tiempo. Al modo de ver de los estadounidenses y los ingleses, en aquel tiempo, la economía de guerra alemana estaba siendo movilizaba con fuerza y eficacia. Los americanos utilizaban la imagen del tambor tensado al máximo; la metáfora usada por los servicios secretos ingleses, era la cuerda tensada al límite. De esto se desprendía que si un ataque aéreo conseguía paralizar una producción, de casi cualquier clase que fuese, las consecuencias serían graves. No sería posible sustituirla reduciendo el consumo civil, porque éste ya se hallaba bajo mínimos. Y no podrían compensarla incrementando la producción global, porque esta se hallaba al máximo. No tenían margen.

Entre los estrategas británicos y estadounidenses de las respectivas fuerzas aéreas, hubo un desacuerdo histórico sobre cómo se debía atacar la tensa economía alemana; y como siempre la fe nació de la necesidad. Los Lancaster y Halifax de la RAF y también los Mosquitos, solo podían volar de noche; de día eran desesperadamente vulnerables. A oscuras no podían localizar otra cosa sino las ciudades, y de este imperativo técnico salió la conclusión. Las ciudades eran el objetivo ideal; al destruirlas, se infligirían daños irreparables a la producción bélica alemana, y quizás también a la voluntad de lucha germana. Por su parte los aviones estadounidenses, pesadamente artillados, solo podían volar de día y localizar blancos industriales específicos, aunque pronto se descubrió, y a un coste muy alto, que necesitaban llevar cazas de escolta. Y tardaron más en aprender que localizar un blanco no era lo mismo que acertarle.

Nadie sufrió más ataques aéreos, durante la guerra, que las indefensas tierras de cultivo. Ahora bien, por agrio que fuese el desacuerdo entre la USAF y la RAF y sus correspondientes estados mayores, lo mismo que entre los propios estadounidenses, en cuanto a cuáles eran los objetivos prioritarios, todo el mundo estuvo de acuerdo en que se estaba haciendo mucho daño a la economía bélica alemana. Y así lo reflejamos en nuestros primeros esbozos del Informe.

Pero nuestro primer indicio de que algo no funcionaba llegó a Londres antes del fin de las hostilidades. Fue un soberbio hallazgo estadístico, los *Statistische Schnellberichte zur Kriegsproduktion*, o

sea, los meticulosos informes estadísticos generales sobre la producción bélica alemana. Las factorías que producían tanques, cañones autopropulsados y de asalto, los Panzer, no eran un objetivo primordial. Pero consumían mano de obra, carbón, acero, aleaciones metalúrgicas, máquinas herramientas, transportes y toda la serie de recursos y productos secundarios de la actividad industrial. Ningún trastorno general de la economía alemana sería efectivo si dejaba de afectar a la fabricación de dichos artículos. Pues bien, en 1940, primer año de plenas hostilidades, la producción media mensual de vehículos Panzer fue de 136; en 1941 fue de 316; en 1942 de 516. En 1943, cuando empezaron en serio los bombardeos, la producción media mensual fue de 1005, y en 1944 fue de 1583. La producción mensual máxima no se alcanzó hasta diciembre de 1944, y solo descendió un poco a comienzos de 1945. Para la construcción de aviones y otros tipos de armamentos, los números eran parecidos.

Muy pronto, las investigaciones sobre los ataques a las ciudades pondrían de manifiesto algunas conclusiones similarmente molestas. Así, por ejemplo, durante tres noches de verano, a finales de julio y comienzos de agosto de 1943, la RAF llegó por el Mar del Norte y destruyó el centro de Hamburgo y la adyacente Harburgo. Una terrible tormenta de fuego barrió el aire, y con él a las personas, en un remolino que causó miles de muertes. También destruyó restaurantes, cabarets, comercios de lujo, grandes almacenes, bancos y otras empresas civiles. Las factorías y los astilleros, lejos del centro, se salvaron. Antes del holocausto les faltaba mano de obra. Ahora los camareros, los empleados de banco, los tenderos y los artistas lanzados al desempleo por los bombardeos se encaminaban a las factorías bélicas para pedir trabajo, y también para obtener las cartillas de racionamiento que los nazis, previsores, distribuían a los obreros empleados. Los bombardeos habían aliviado la penuria de mano de obra. Empezábamos a darnos cuenta de que estábamos ante uno de los errores de cálculo de la guerra, o tal vez el mayor de todos.”²

Como se observa, el razonamiento del economista Galbraith, conduce hacia la idea de que el uso casi

indiscriminado del entonces muy mal denominado bombardeo estratégico, para nada había pesado en los postreros esfuerzos de construcción bélica nazi, y esto solo había resultado un impelente para su resistencia. Una paradoja muy difícil de digerir para la aviación militar. Speer, en sus confesiones, mostró como a medida que los soviéticos por el Este, y los aliados por el Oeste, avanzaban inexorablemente hacia las fronteras alemanas, la producción de guerra del Reich aumentaba, siendo sus números máximos dados sobre el otoño de 1944, en momentos donde desde el aire caían toneladas de bombas sobre tierras germanas.

“El éxito de Speer no fue el resultado de apretar aún más una economía muy estrechamente organizada, sino el de mejorar en manera sustancial, aunque tardía, un rendimiento que había sido casi imperceptible al principio. Los alemanes mostraron gran energía e inventiva en dispersar, reorganizar y reparar sus fábricas e instalaciones después de las incursiones aéreas.”³

Al finalizar la guerra en Europa, prontamente el USSBS elevó su informe al departamento de Estado desatando una agria polémica entre los mandos involucrados, ya con el presidente Harry Truman al timón de la nación. Se intentó poner el informe en tela de juicio aprovechando que el triunfo había calado muy hondo, pero dichos movimientos no lograron cambiar lo sustancial del documento; imperó la honradez intelectual.

“La producción bélica alemana había aumentado, en realidad, bajo los bombardeos. Las acciones de más resonancia, como las emprendidas contra las fábricas de rodamientos y aviones por ejemplo, se habían saldado con graves pérdidas propias. Otras si tuvieron eficacia militar, como en los casos del petróleo sintético y las vías férreas. Pero el bombardeo estratégico no había ganado la guerra. Como mucho, facilitó un tanto la misión del ejército de tierra que fue el que lo hizo. El coste en aviones, hombres y bombas había sido para la economía norteamericana muy superior a las pérdidas de producción infligidas a Alemania. Al final del Informe, en un párrafo o dos, se exageraba en algo la aportación de la Fuerza Aérea al desenlace de las hostilidades, para no agitar más las aguas. Se habría servido mejor a las finalidades, tanto de la

2. *Ibidem*, páginas 233 a 235.
3. *Ibidem*, página 244.

historia como de la política futura, si se hubiesen exagerado más aun los detalles y el alcance de los bombardeos sobre Alemania, pues de esa manera se habrían podido prever mejor los nuevos y costosos fracasos de los bombardeos en Corea y Vietnam. Nuestro informe económico extenso: 'Los efectos del bombardeo estratégico sobre la economía bélica de Alemania', se publicó sin censura de ningún tipo."⁴

Efectos en Japón

En referencia al Japón, la USSBS se enfrentó a una similar contingencia. La USAF consideraba estar sobre las mismas condiciones que en el teatro europeo, mostrando cifras de tonelaje de bombas arrojadas que, a su juicio, habían consolidado la ruina del parque industrial del enemigo. Pero aquí, Galbraith y compañía, advirtieron que, mucho antes de que los ataques de los superbombarderos se iniciaran con toda su intensidad, Japón se hallaba al borde del hambre y sufriendo un colapso civil casi total, todo bajo una única causal: el bloqueo naval de las islas metropolitanas del imperio japonés, es decir la pérdida de sus comunicaciones marítimas, cuyo resultado, ya en los meses finales de 1944 era de notar.

"En el Japón, lo mismo que en Europa, la guerra se ganó en sentido amplio por mayor peso en potencia industrial y en hombres; en sentido inmediato y descendente, la ganaron las tropas, los barcos y los aviones, en las acciones de combate con riesgo directo. El desenlace de la guerra se dirimió en las aguas del Pacífico y en las cabezas de playa de las islas invadidas. La espantosa reducción a escombros de las ciudades quizá debilitó la moral de los japoneses y modificó los puntos de vista a favor de la rendición. Pero mucho más que los bombardeos, debió influir en la decisión de rendirse el reconocer, que, después de la derrota de Alemania y la declaración de guerra por parte de Rusia, un país pequeño como el Japón se enfrentaba completamente solo al poderío militar conjunto del resto del globo. Y tampoco fueron

decisivas las bombas atómicas pues pocas veces una argumentación habrá tenido tantas pruebas en contra."⁵

Las conclusiones son bastante claras frente a lo elaborado en aquella comisión, y si bien se reconoció que la USAF debería ser completamente independiente del ejército, y así se aprobó al fin, pues ello era el meollo de toda la cuestión, quedó un gran margen de duda en aspectos operacionales y estratégicos del arma aérea, muy reconocibles, como lo fueron los tremendos sufrimientos de las poblaciones civiles de Alemania y Japón, blancos principales de la aviación.⁶

En definitiva, las teorías emanadas de aquella doctrina que el general italiano Douhet (1869-1930), había consagrado como una verdad cantada a voces, en esta Segunda Guerra Mundial, quedó en discusión. La doctrina de la superioridad aérea, donde se decantaba la importancia estratégica de lo que Douhet llamaba la "masa en el aire", quedó como una etérea declaración pasada al papel, sin efectiva probanza. Por supuesto que la impetuosa facción de las fuerzas aéreas, siempre tan unida a ese gran barullo mediático que las acompaña cuando se discute la necesidad de poseer aviones, como para inclinar la balanza de los presupuestos por sobre otras necesidades de la defensa.

En estos mismos días del siglo XXI, posee su piedra en el zapato. Se trata de los bombardeos que contra el denominado Estado Islámico (ISIS), efectúan a diario los aviones de las fuerzas aéreas de los EE.UU., Jordania y el Estado Sirio; contingentes terroristas, que, a tenor de las noticias, siguen avanzando y controlando territorio, sin mengua alguna, pese al alud de bombas y misiles que les caen de las alturas. Y esa progresión se muestra directamente proporcional a los ataques aéreos.

Es que solo la infantería ocupa y las armadas ejercen los bloqueos; una verdad casi absoluta que durante aquella Segunda Guerra Mundial se hizo cruda y dolorosa realidad para los intereses de la aviación, con esos números que el Informe reseñado dejó para el concienzudo estudio de la posteridad. A tenerlo en cuenta entonces.

* * *

4. *Ibidem*, páginas 257 y 258.

5. *Ibidem*, páginas 263 y 264.

6. En 1947 el presidente Truman consumaba la United States Air Force en forma definitiva. Su primer comandante en jefe fue el general Spaatz que estuvo al frente de los bombardeos sobre Alemania y el Japón, desde 1944 al final. No por casualidad, cuando en el Congreso se debatió la jurisdicción de la novel arma aérea (y su colosal presupuesto), surgió la intromisión de esta en los espacios aéreos navales, pretendiendo acortar las jurisdicciones de la Armada.