

Spectator



# ALAS GERMANAS SOBRE EUROPA





Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



ALAS GERMANAS SOBRE EUROPA





# ALAS GERMANAS SOBRE EUROPA

Versión gráfica e impresión escrita acerca  
de los resultados de un año de guerra  
aérea sobre los cielos del viejo Continente

por SPECTATOR

BLASS, S. A. - MADRID

1941





## PRÓLOGO

**A**L cumplirse el primer año de la Guerra Europea, pensé que podría ser útil para los lectores españoles un gráfico comentario, a modo de resumen, con los acontecimientos memorables de esos meses dramáticos cuajados de sucesos inesperados, pero de decisivo valor histórico.

Puesto a la tarea, hallé que los rasgos de las intensas cuanto breves campañas, lo mismo en el Este que en el Oeste, tenían un relieve tan marcado, que era imposible referirse a ellas sin hablar con preferencia del papel de la Aviación; y he modificado mi proyecto a compás de las lecciones que los hechos diarios me proporcionaron, hasta dejar convertido este libro en un boceto de análisis de ese tremendo esfuerzo del Ejército alemán del Aire a lo largo de un año de guerra y a lo ancho de todo el Continente.

Sin la pretensión de haber compuesto nada definitivo, ni siquiera trascendental, este libro quiere fijar la atención de los españoles en un hecho que tiene para nosotros particular trascendencia: el papel decisivo de la Aviación en la guerra moderna. Para lograr mi propósito, he seleccionado una colección de magníficos documentos gráficos, y los he ordenado por informaciones, como si fueran destinados a una revista ilustrada. De este modo, el lector puede fácilmente darse cuenta de hechos, conocer modelos y tomar contacto con figuras que más adelante, en el texto, se le presentarán con frecuencia, con esta amable sugestión de las más bellas fotografías.

A continuación, el libro es más bien una relación sucinta de sucedidos y campañas en las que por fuerza he dedicado atención preferente a los soldados del Aire, porque ha sido la Aviación el Arma que ha jugado un papel revolucionario en la contienda hasta ahora, y la ha conducido por derroteros de tremenda desconocida violencia y de velocidad increíble y rotunda.



He querido omitir los hiperbólicos elogios, porque frente a una conflagración como la que actualmente sacude al mundo, los hombres, con raras excepciones, han acudido a defender su patria respectiva, con arrojo que dice mucho en elogio de esta Humanidad, ciertamente digna de suerte menos dramática. Si luego unos Ejércitos han sido infinitamente más eficaces que otros, ello ha dependido más que de los soldados, de los hombres encargados de dirigirlos y, sobre todo, de los políticos que pusieron a cada pueblo en el trance aquel donde le sorprendió la declaración de guerra.

Por muy original que haya sido la maniobra de los Ejércitos en los llanos de Polonia, al comenzar, como luego en Escandinavia y en los campos de Flandes, para el espectador alejado de la contienda, las facetas más acusadas de todas las campañas han sido esas soberbias demostraciones aéreas que han preparado las rapidísimas marchas de las Divisiones blindadas, de la Infantería y de los Cuerpos auxiliares, y que han coordinado precisamente todos los esfuerzos. He ahí por qué he querido dedicar este brevísimo estudio a las actividades del Ejército alemán del Aire, cuyos rasgos son matices enteramente nuevos en el arte marcial, y cuya eficacia está por encima de toda ponderación.

Si se recuerda aquella Gran Guerra del 1914 al 1918, se comprenderá que los aviadores entonces entreabrieron sólo unas posibilidades que han cuajado plenamente en 1939 y 1940. Los diferentes tipos de aviones actuales y los progresos de las máquinas antiaéreas han determinado choques de masas, batallas de centenares de aviones, en los cielos, que son una verdadera revolución en la técnica de volar aplicada a la guerra. Y aún probablemente no se ha dicho la última palabra...

Para nosotros, que aprendimos el valor decisivo de la Aviación en nuestra propia guerra, en aquella campaña en la que el genio del Caudillo hizo también surgir de la nada una Armada del cielo, estas pruebas materiales de los grandes choques aéreos, los bombardeos en masa y los reconocimientos armados, eran esperados; y como habíamos visto las más modernas máquinas de los que luego han sido beligerantes, en lizas precursoras de los duelos continentales, teníamos prejuzgado el resultado que ahora la práctica confirmó. Porque no bastan los heroísmos, ni la técnica, ni siquiera la cantidad de aparatos lanzados en masa sobre un objetivo. Para que del «servicio» pueda decirse que fué enteramente cumplido, son menester muchos otros requisitos que no están en el motor, ni en el corazón del piloto, ni en la fuerza explosiva de sus bombas. Son esos detalles complicadísimos de la organización; ese meticuloso alarde del



reconocimiento sistemático que previamente provee pruebas y detalles minuciosos acerca de los objetivos y hasta de los hábitos de los hombres encargados de defenderlos; el sistema de enlaces y señales; los aprovisionamientos seguros y perfectos; las reparaciones y la conservación del material para que la máquina no falle en la décima de segundo culminante... Es, en suma, el milagro de la disciplina, el impresionante resultado de la unánime dedicación de un pueblo que pone su fe y su patriotismo a las órdenes de un hombre que supo galvanizar a la patria, para conducirla por los derroteros de su engrandecimiento más solemne. Es que se ha llegado probablemente a esa gran ocasión secular, en la que se rompe y clausura definitivamente un pasado y se entreabre otra época de signo bien distinto y de nivelación más justa de las fuerzas que rigen los destinos de la Humanidad.

Como en el trance amargo de nuestra Gloriosa Guerra de Liberación, en estas duras jornadas de la contienda europea tenemos confianza en el futuro. No es posible que sea estéril el sacrificio de tantos miles de mártires y de héroes; y no lo será. Ni siquiera los países que han pasado y pasarán aún por el dolor dramático de la derrota, tendrán que sufrir un destino humillante. La guerra, esta extensa guerra cuyas dimensiones últimas aun son tan difíciles de prever, nos tiene reservadas sorpresas de sensación y casi de milagro. Y entre ellas, esa de la paz tan ansiada, que al distribuir el mundo con arreglo a más prudentes normas de trabajo y de justicia distributiva, abrirá cauces permanentes de laboriosidad para los hombres, sin temor al fantasma pavoroso de la guerra.

Entonces, esta España digna y heroica, probada en la guerra más dura, en el prólogo mismo de esta guerra, tendrá su destino trazado, como esos aviones maravillosos que han ganado en el cielo las victorias de la tierra. Entonces, esta España nuestra habrá hallado, cerca de los países amigos que la ofrecieron su amistad sellada con sangre en la más crítica circunstancia de la inalienable Historia, sus imprescriptibles rumbos imperiales. Aquellos destinos espirituales, universales y tangibles, que señaló, precursor, el Caudillo...

SPECTATOR





Residencia  
de los estudiantes



Residencia  
de los estudiantes



Residencia  
de los estudiantes



Residencia  
de los estudiantes



Residencia  
de los estudiantes



Residencia  
de los estudiantes



Residencia  
de los estudiantes



Residencia  
de los estudiantes



Residencia  
de los estudiantes



# Figuras del EJERCITO ALEMAN del AIRE



**E**NTRE los colaboradores del Führer, ciertamente destaca la figura de Hermann Goering, el Mariscal del Reich, que ha dotado a su patria de la más terrible maquinaria aérea de todos los tiempos.

Extraordinario el esfuerzo y constante el sacrificio, en este caso, como en tantos otros, el tino rotundo estuvo en el acierto para rodearse de colaboradores inteligentes y disciplinados, para los cuales los obstáculos fueran siempre un acicate en el camino.

Es preciso referirse a aquel Tratado de Versalles, para recordar la herencia decepcionante y huera de estos hombres, que al comenzar la marcha tuvieron que improvisarlo todo, poner los cimientos de todo, sobre un erial de fracasos que sumían a su patria en la más total de las tragedias y de las miserias. Sólo recordando este pasado aún tan próximo, se comprende el pro-



Los dos Mariscales del Aire,  
de Alemania,  
que dirigen la  
gran batalla de  
las alas contra  
Inglaterra

*fundo y dilatado orgullo de los alemanes ante su presente, erizado todavía de espinas de guerra, pero preñado de esperanzas de un porvenir mejor y más justo, que se habrá ganado por la fe de los conductores y la sangre de los héroes.*

*En estas primeras páginas, y*

El Mariscal de Campo  
Kesselring.

El Mariscal de Campo Sperrle, al  
que los españoles conocieron como  
general Sander.







El famoso Comandante Moelders, héroe de la Aviación germánica y «recordman», hasta el presente, de aparatos enemigos derribados.



El Comandante Petersen, jefe de grupo de una escuadrilla de bombardeo a larga distancia, que en menos de seis semanas hundió más de 90.000 toneladas enemigas y causó averías a 40.000 toneladas más.



tras la figura de Goering, que fué artífice de esta Armada aérea cuyos resultados en las distintas campañas saltan a la vista del espectador neutral, hemos agrupado algunas de las figuras caracterizadas del Ejército alemán del Aire. No son, por supuesto, todos

El jefe de la escuadrilla de bombardeo "Los Leones", Fuchs, que ha sido uno de los más eficaces colaboradores en los triunfos aéreos alemanes.





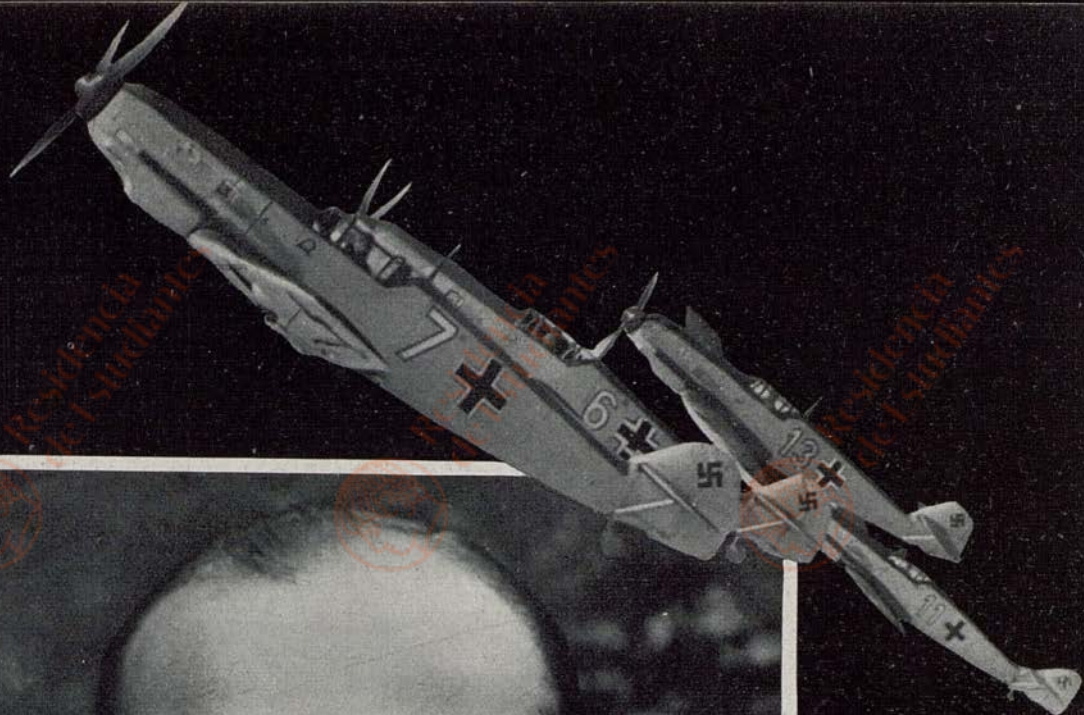
El Führer llega a un lugar de Francia, y es saludado en el puesto de mando por el General Grauert, jefe de Cuerpo de Aviación de las alas que operan contra Inglaterra.



*los que parecería obligado al hacer una relación de los personajes que se destacaron hasta este momento, ni siquiera el hecho de publicar aquí los retratos significa gradación meritoria de ninguna clase, si se exceptúa la página dedicada al laureado Capitán Wieck.*

En la noche, mecánicos y soldados esperan con impaciencia, los ojos fijos en la oscuridad, el regreso de los aviones que fueron a realizar un servicio de guerra sobre el territorio enemigo.





El capitán Wieck,  
héroe del aire.





¡Emoción en el aeródromo! Después de ser considerado como baja, llega al aeródromo este avión que tuvo que separarse de los camaradas de la escuadrilla. Y al entusiasmo de la llegada sigue la relación de las peripecias del vuelo, que oyen agrupados todos los hombres, pendientes de los labios del piloto "reaparecido".

Un grupo de figuras destacadísimas de la Aviación Alemana. En el centro, el capitán general Udel, jefe extraordinario y recordman de varias marcas de velocidad, acompañado de los ases Galland, a su derecha, y Moelders, a la izquierda.



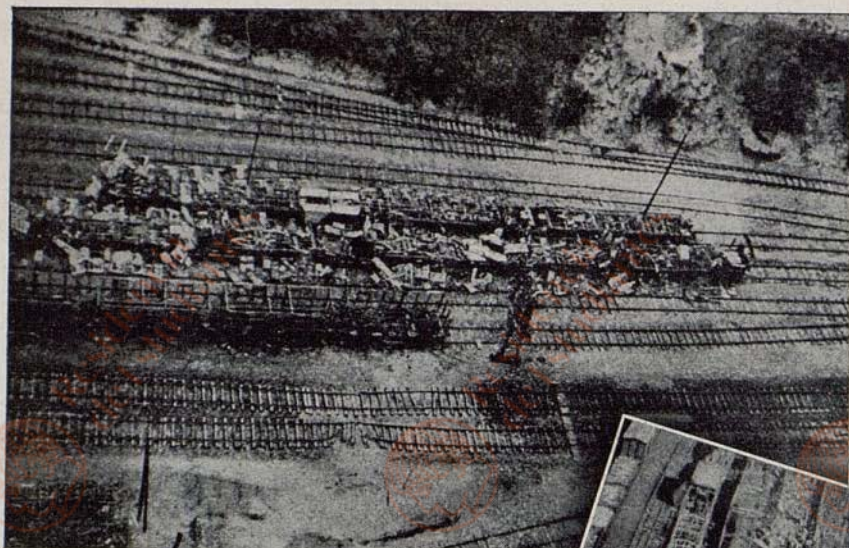
El aviator, que también es dibujante, ha interpretado así aquel instante supremo de la lucha en el Canal, en que el avión británico hizo explosión víctima del fuego de la ametralladora alemana.





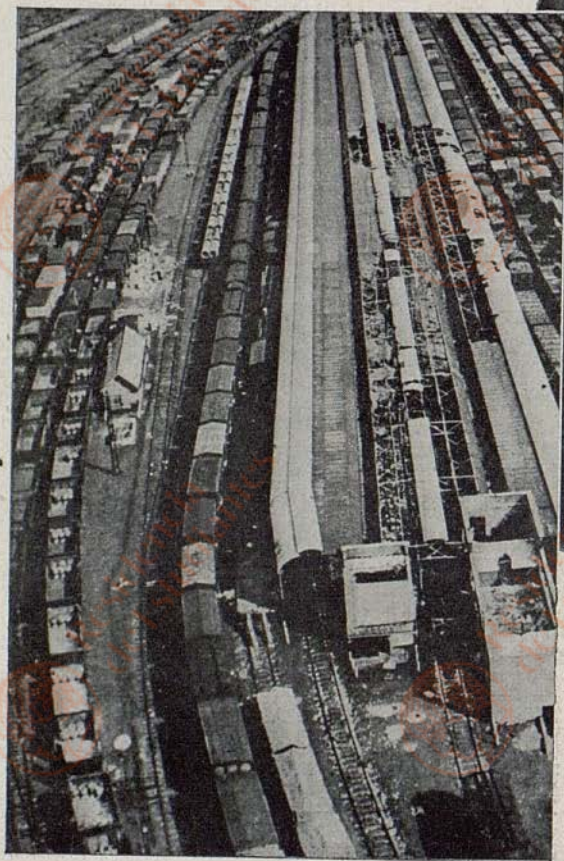
Goering, el jefe supremo del Ejército del Aire, ha reunido a un grupo de su bravos aviadores. Tiene que felicitarles por las recientes proezas y tiene que encomendarles nuevas y más ásperas tareas. Y en su voz fuerte y cordial hay una advertencia sencilla: para cumplir con el deber que la Patria encomienda a cada uno, basta inspirarse en los caballeros del aire que ya han caído...





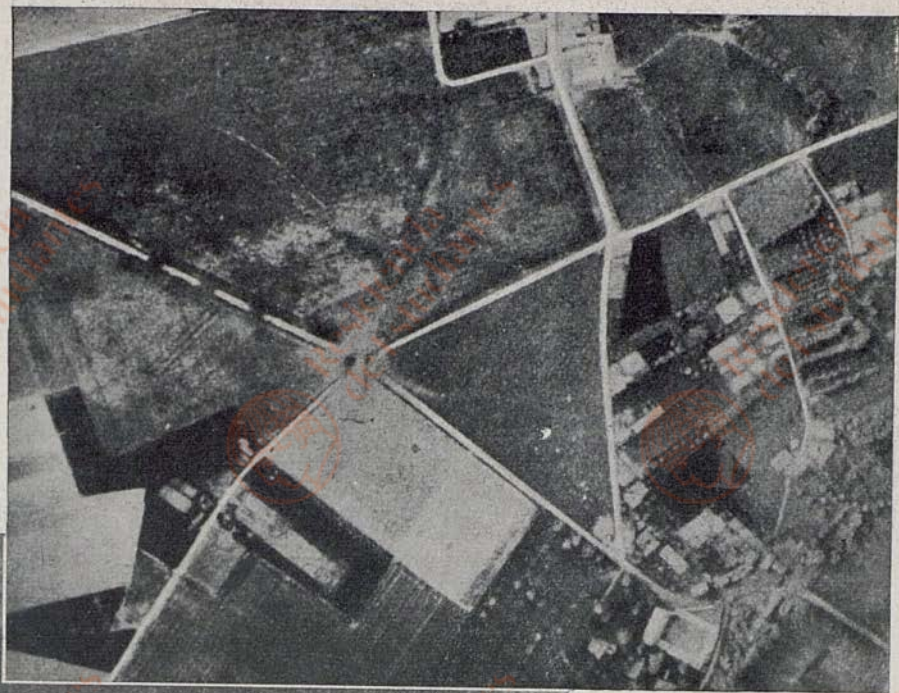
Estos son los tremendos efectos de las bombas sobre un tren militar. El convoy ha quedado destruido por completo, y sobre los railes retorcidos quedan tan sólo unos esqueletos de los destruidos vagones.

# *Ferrocarriles, puentes y nudos de carretera destruidos desde el **AIRE***



Arriba, otro sector de la estación de Gante, donde la totalidad de los vagones han sufrido los devastadores efectos. En el centro arden todavía varios vagones de carbón.—A la izquierda, un aspecto de los muelles de mercancías de la estación de Gante, alcanzados por los bombarderos alemanes. Se advierten los impactos y las techumbres perforadas.



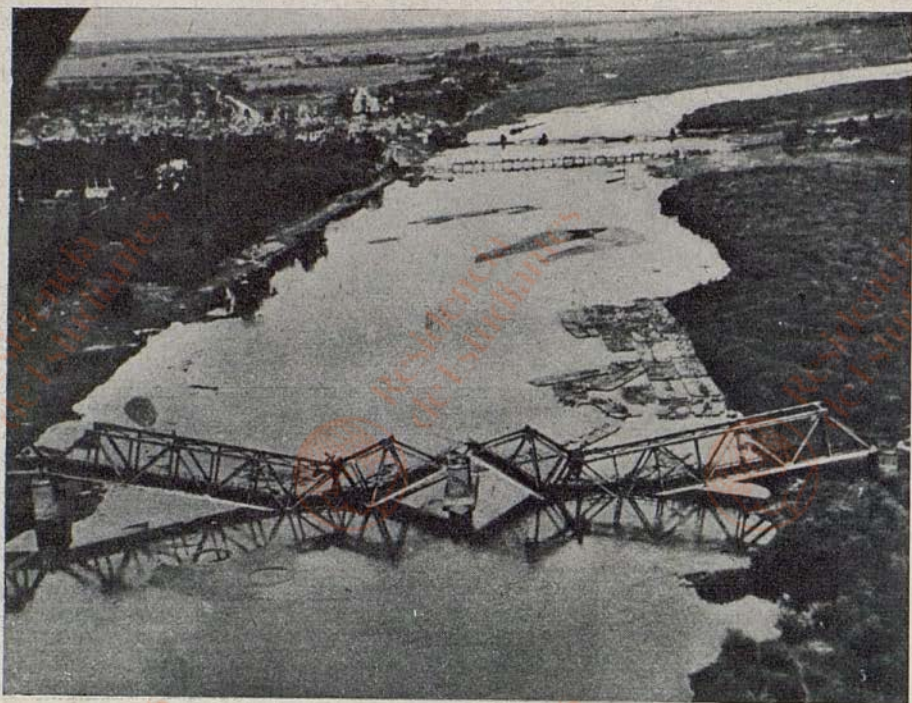


La eficacia de los bombardeos está en el certero aprovechamiento de los disparos. Aquí está bien definido cómo se inutiliza un nudo de carreteras con sólo dos bombas. El cruce, de gran valor estratégico, en el sistema de carreteras de Bélgica, fué asaltado por los Stukas al comenzar la ofensiva aérea, y con dos bombas de grueso calibre quedó cerrado para el tráfico hasta que los mismos alemanes volvieron a abrirle.



Estos otros impactos cerraron las comunicaciones ferroviarias de una de las más importantes líneas de Polonia. También los Stukas fueron los encargados de actuar, y de cuatro bombas, tres cayeron y deshicieron la propia estructura de la vía, que necesitó para ser reparada, cuando los alemanes la alcanzaron, varias horas y el trabajo esforzado de numerosos técnicos.





Cuando se inició la desbandada de las tropas polacas, los pilotos alemanes fueron a buscar sus blancos en las líneas profundas de la retirada. Este puente sobre el Narew fué volado por los Stukas; y así, los enemigos tuvieron que rendirse en las amplias bolsas. Nótese sobre los bancos de arena, en el centro del río, los embudos de las bombas.

En los frentes de Bélgica, los avances fueron de rapidez sorprendente. Los soldados del Ejército alemán del Aire se emplearon de nuevo, con predilección, sobre las líneas de retirada enemiga. Aquí vemos un cruce importante, destruido totalmente por las bombas de los Stukas, en el momento en que las tropas alemanas, dueñas del terreno, inician los trabajos de reparación.





# Lueven bombas y árde el petróleo...

Al martilleo constante de los aviones alemanes sobre Inglaterra le han llamado algunos cronistas neutrales verdadera "granizada de bombas". Esta fotografía, obtenida por uno de los bombarderos, ha sorprendido una de esas terribles granizadas sobre unos depósitos de petróleo.







# MESSERSCHMITT y HEINKEL dos forjadores de la INDUSTRIA AERONAUTICA ALEMANA

**D**OS hombres, dos trabajadores infatigables, dos grandes patriotas. Pero una sola razón de existencia: la Patria, libre de trabas oprobiosas impuestas por torpes políticos, ignorantes de la profunda fe de un pueblo capaz de los mayores sacrificios con tal de alcanzar sus destinos.

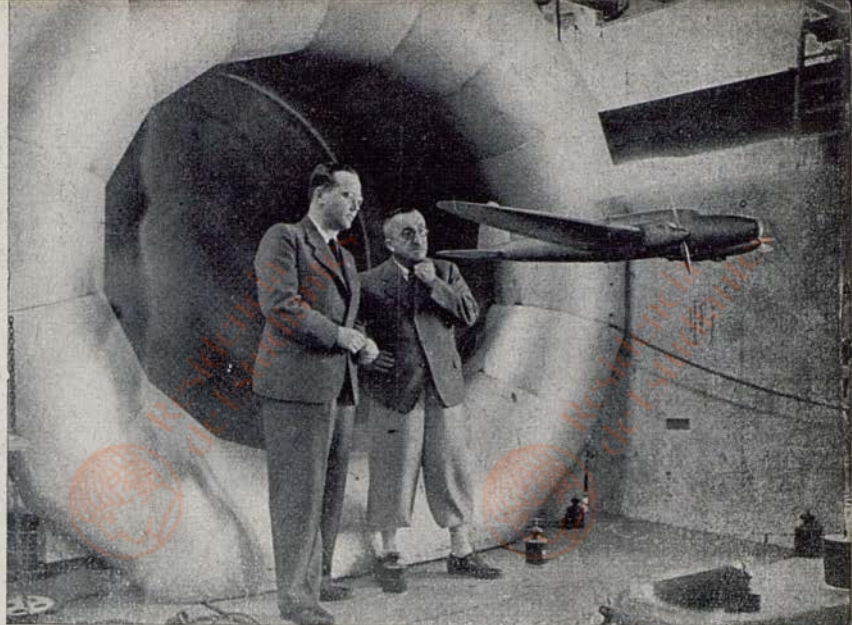
Esto, sencillamente, son Heinkel y Messerschmitt, que pasaron la vida trabajando sin descanso para ofrecer a Alemania los frutos cuajados de su talento y de su constancia.

Antes de la guerra, el nombre de Heinkel era sobradamente conocido en el mundo aeronáutico. Dedicado por completo a la construcción de aviones, sus estudios y los perfeccionamientos sucesivos que fué dando a las máquinas que salían de sus fábricas, hicieron que los técnicos de todo el mundo fijaran en él su atención. El Estado Nacionalsocialista vió en él, desde el primer día, una de las grandes figuras que podían influir decisivamente en la forja de la Gran Alemania. Y fué Heinkel uno de los adelantados del esfuerzo y de la organización fabril y técnica del III Reich.

Verdadero revolucionario de la Aviación, el constructor alemán Messerschmitt ha alcanzado renombre universal con los aparatos contruidos según sus originales ideas, que han dado en la guerra asombrosos resultados



El constructor Heinkel (a la derecha en el grabado), otro de los grandes forjadores de la industria alemana, estudia ante el túnel aerodinámico las influencias de las fuertes corrientes sobre un pequeño modelo Heinkel de experimentación, suspendido en el aire.



Heinkel, sorprendido por el fotógrafo, ha tenido que tener por fondo el entusiasta amor de toda su vida: los aviones, a cuyo mejoramiento y perfección dedicó el inextinguible afán.

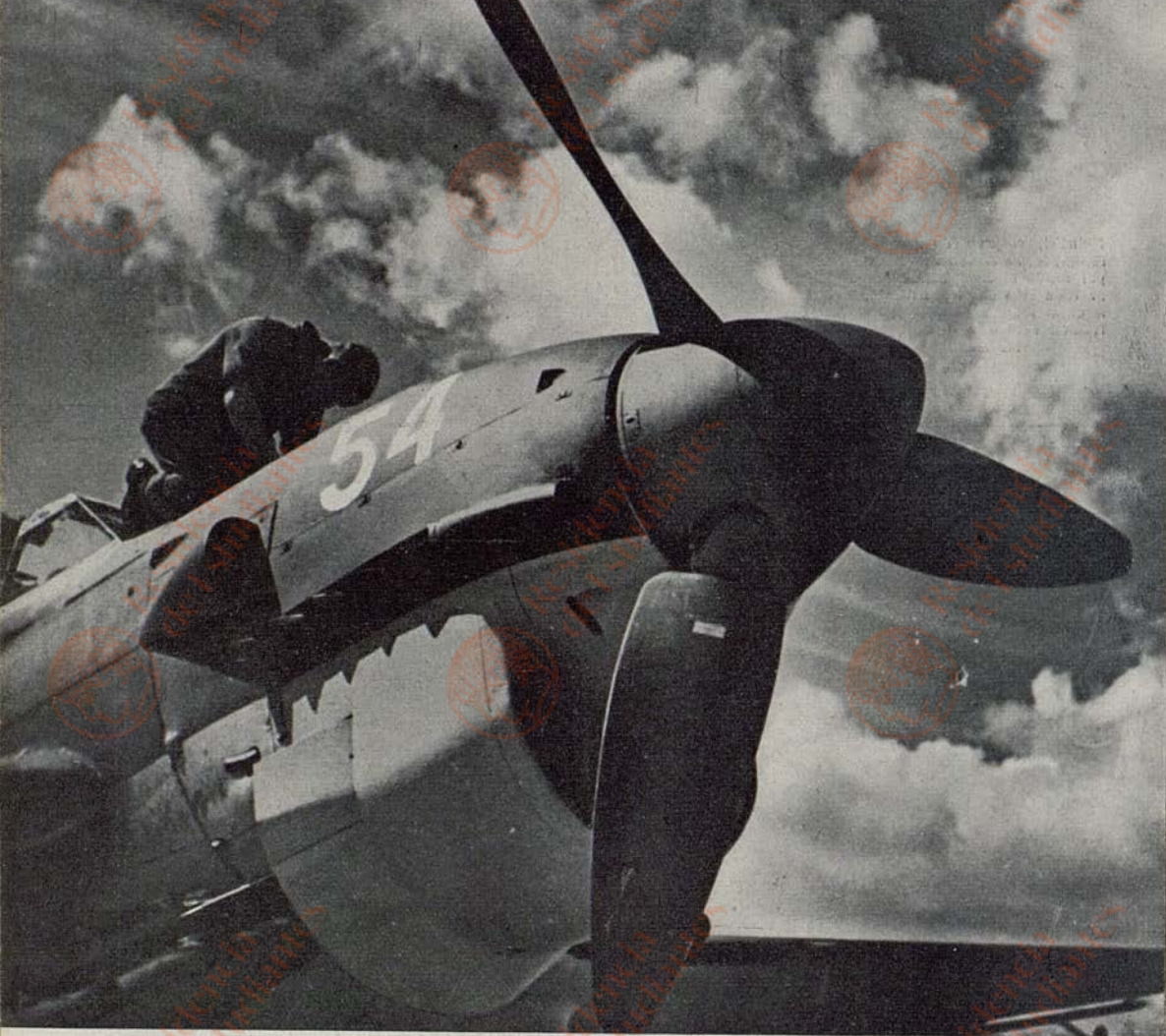


Más joven, Messerschmitt se dedicó afanosamente al estudio de los grandes problemas de la Aviación moderna, y resolvió con originales soluciones los que parecían más quiméricos. Sus rapidísimos Messerschmitt techaron los cielos de nuestra España y fueron durante la Guerra de Liberación armas eficacísimas para concluir con la resistencia roja. Ahora, en la Alemania en guerra contra el enemigo secular, Messerschmitt es uno de los portaestandartes de la Ciencia aplicada al duro afán de las batallas, y sus patentes y los luminosos resultados del infatigable trabajo, multiplican los cielos de aparatos rapidísimos que han llegado a dominar el cielo enemigo.

La velocidad, el más constante empeño del pájaro humano, y la docilidad, el más áspero problema, han sido dominados por Messerschmitt, en cuyas resoluciones atinadas están calcados otros patrones de modernísimas aves bélicas, que surgen para oponérsele. Pero el genio de Messerschmitt, infatigable en la búsqueda científica, seguirá venciendo.

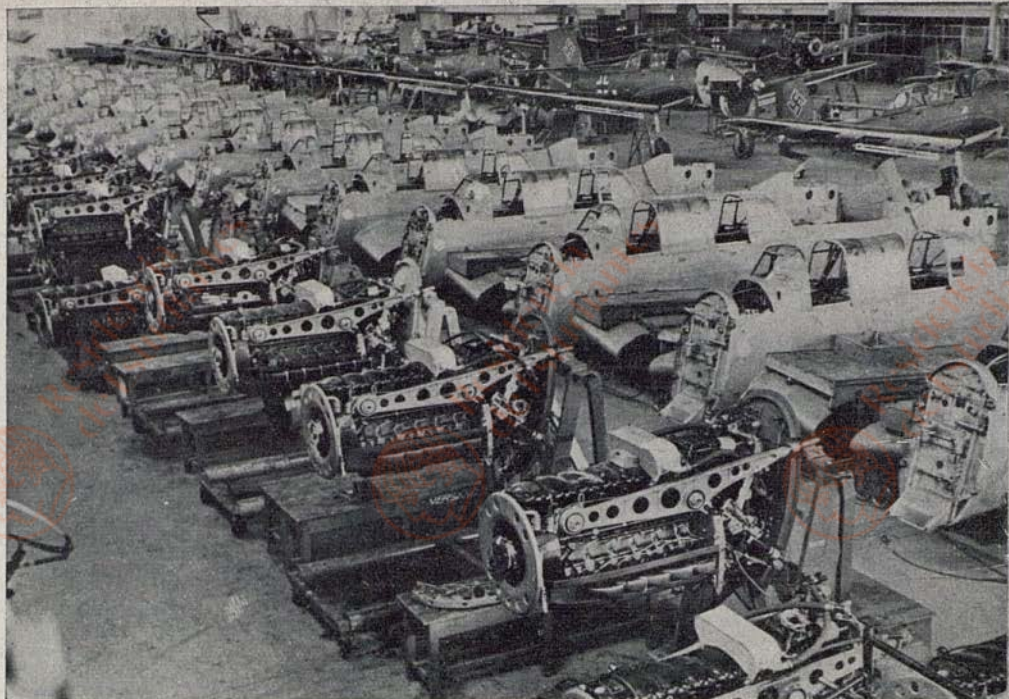


# Gestación, desarrollo y vida de los "stukas"



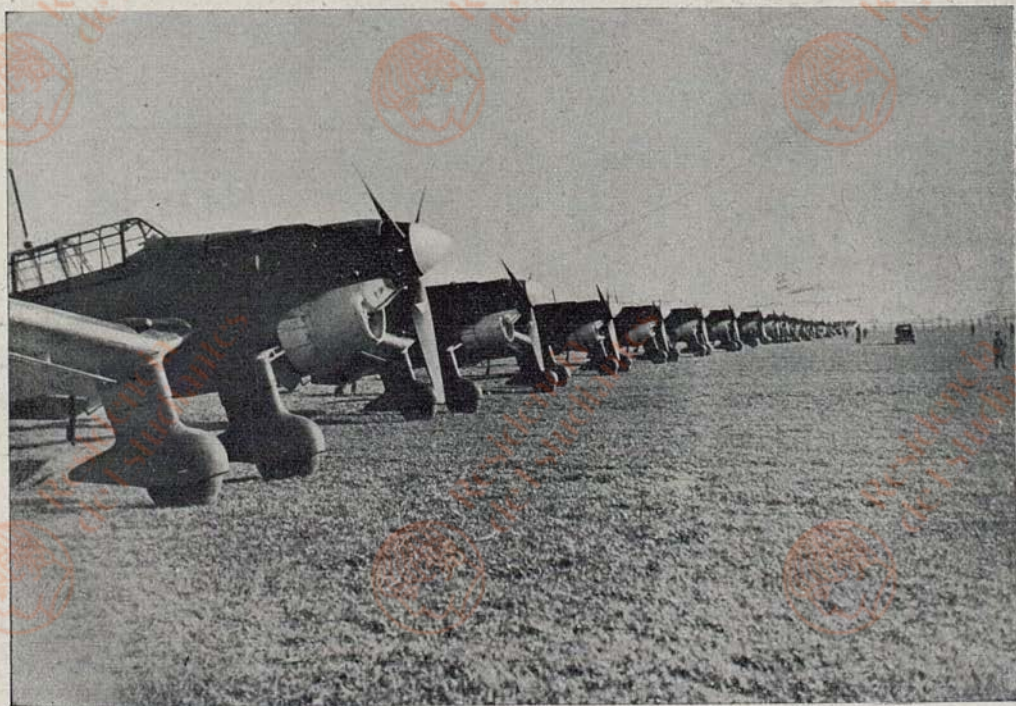
**HE** aquí el recién nacido Stuka, sobre un maravilloso fondo de nubes, dispuesto para la conquista de los cielos enemigos. El poderoso motor está bajo el caparazón metálico, celosamente cuidado por los mecánicos, que le preparan para las empresas de guerra, en el duermevela precursor de las raudas y dramáticas actividades, en las que otros centenares de hermanos, tan jóvenes como él, le acompañarán por los espacios asaeteados de flechas de metralla...





Esta es una de las naves de las fábricas de aviones Junkers. Alineados, en primer término, los motores JUMO 211, prestos para ser colocados en los Stukas que les esperan detrás.

Alineados en el campo de pruebas de la fábrica Junkers, los Stukas recién construidos esperan la llegada de los pilotos que harán los primeros vuelos de ensayo.





Ahora, el Stuka, dueño del espacio, contornea las costas británicas, a despecho de las defensas antiaéreas, y cuando avista los objetivos militares del puerto de Portland, deja caer su terrible carga con esta prodigalidad que dentro de unos segundos será destrucción completa de instalaciones y refugios portuarios.

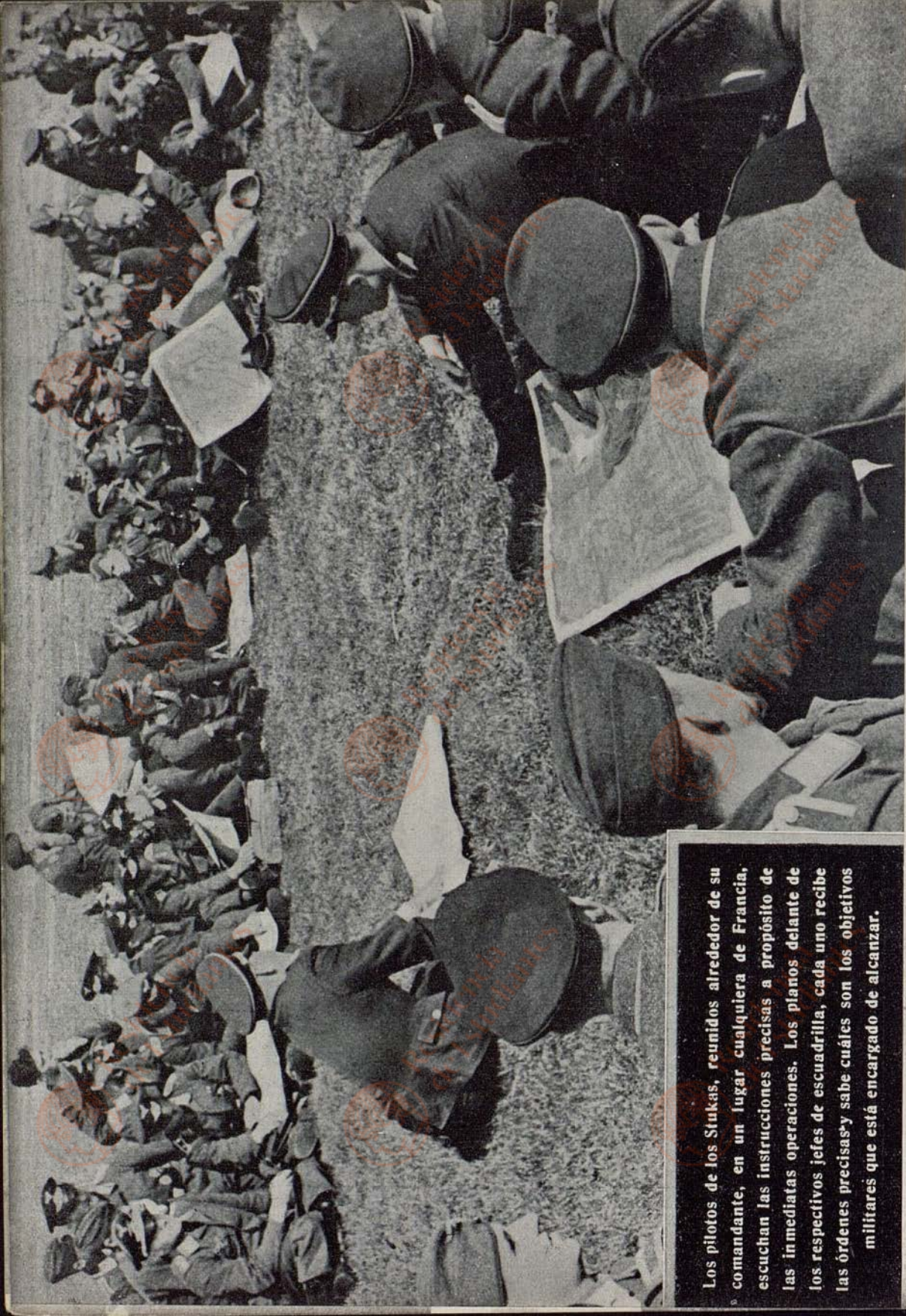




El vuelo del Stuka, precisamente por su vertiginosidad, causa una bella y rotunda sensación de sereno dominio. En la fotografía de arriba, nuestros lectores pueden contemplar uno de estos modernos Messerschmitt 110 volando sobre un mar de nubes. Abajo, la escuadrilla de Stukas, en correcta formación, marcha segura hacia los objetivos de la costa británica, donde la esperan las dentelladas de las baterías antiaéreas.

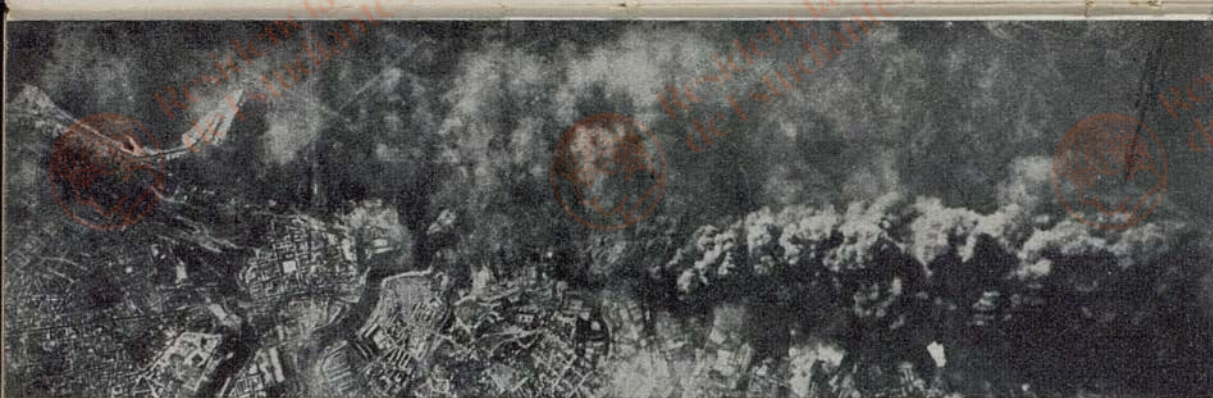






Los pilotos de los Stukas, reunidos alrededor de su comandante, en un lugar cualquiera de Francia, escuchan las instrucciones precisas a propósito de las inmediatas operaciones. Los planos delante de los respectivos jefes de escuadrilla, cada uno recibe las órdenes precisas y sabe cuáles son los objetivos militares que está encargado de alcanzar.





*DOS fotografías curiosísimas mostramos en esta plana, en prueba del aserto de nuestro título: el puerto de guerra francés de Brest, arriba, y el magnífico puerto atlántico de Lorient, cuyas instalaciones portuarias, abajo, aparecen en llamas, mientras la ciudad está intacta.*

# Exactitud y precisión de los **BOMBARDEROS** **ALEMANES**





# BOMBAS sobre LONDRES

Un duro bombardeo sobre las instalaciones de Victoria-Dock, a orillas del Támesis. En la plana contigua se aprecian los efectos en los grandes depósitos de petróleo de Millwalk.







Parece la estampa de un film y es, sencillamente, en cualquier Escuela alemana de pilotaje, la señal del maestro, que dice: ¡Atención! Preparado para despegar...

Pájaros modernos: el estilizado Heinkel 113, preparado en un aeródromo cualquiera para emprender el rumbo británico.



*POR fuerza, las gentes menos belicosas han de habituarse a los temas guerreros. Lo exige el momento y hasta las propias y egoístas conveniencias, en los países beligerantes y en los que no lo son. Conocer por la silueta las máquinas de guerra aéreas, es un entrenamiento visual que alguna vez puede ser de beneficiosas consecuencias para decidir la clasificación de los aparatos." En toda Alemania se han multiplicado las reproducciones de los propios y perfeccionados aviones, con lo cual, por exclusión, se tienen*

## Estampa y silueta de los PAJAROS MODERNOS

Una escuadrilla de Heinkel 113, esperando los jinetes para lanzarse al azul.



Un destructor Focke, aparatos pesados de caza, sorprendido en vuelo.





identificados los aparatos enemigos.

En estas planas publicamos algunas fotografías de los más modernos aviones de la industria guerrera alemana, cuyas siluetas, de líneas sobrias, estilizadas, son perfectamente conocidas en los pueblos beligerantes. Viéndolos, no hay duda que es menester reconocer ese poderoso impulso que ha recibido la Aviación que dispone en la actualidad de tan maravillosas máquinas.

Las máquinas, alineadas en la pista, esperan el momento del combate, en la mañana gris.



El moderno Messerschmitt 109, en uno de sus maravillosos giros en el aire.



El actual Junkers de bombardeo, Ju. 88, tiene en el espacio ágil silueta





# Los hombres del aire, en acción



A cinco mil metros de altura, los pilotos aspiran un poco de oxígeno para no decaer.

**P**OR mucho que se frecuenten los vuelos de guerra, nunca disminuirán los graves peligros y el forzoso dominio que sobre sus nervios han de tener los pilotos que se aventuran en las heroicas empresas.

Han de ser repasados los aparatos tan cuidadosamente como las armas de fuego; y además, el espíritu ha de estar templado como para las altas empresas que se acometen a diario.

Las manos en los mandos, pero la vista fija con obsesionante apasionamiento en esa costa británica, primera e inmediata meta de los saltos continuos

Las manos en los mandos, la vista fija en el horizonte donde se dibuja la costa inglesa.

El cuidado de la ametralladora es tema preferente entre las complicadas atenciones del avión.







Listo para el «servicio», la impedimenta del piloto es harto variada.



Colocado y revisado el paracaídas, el ayudante sujetará el broche y se persuadirá del buen funcionamiento.



Apenas tomó tierra, estorban los pantalones de abrigo contra las bajas temperaturas.

de los pilotos de Alemania. La altura es uno de los riesgos con que constantemente hay que contar. Pero para obviarle, los aviones estarán perfectamente preparados.

El "servicio" requiere y exige toda la atención de los hombres a bordo del frágil aparato, que ha superado las más fantásticas velocidades. A la preparación minuciosa en tierra sigue una devoción completa de los hombres en plena acción. Una acción que siempre el enemigo procura contrarrestar con todos sus pilotos y todos sus medios...



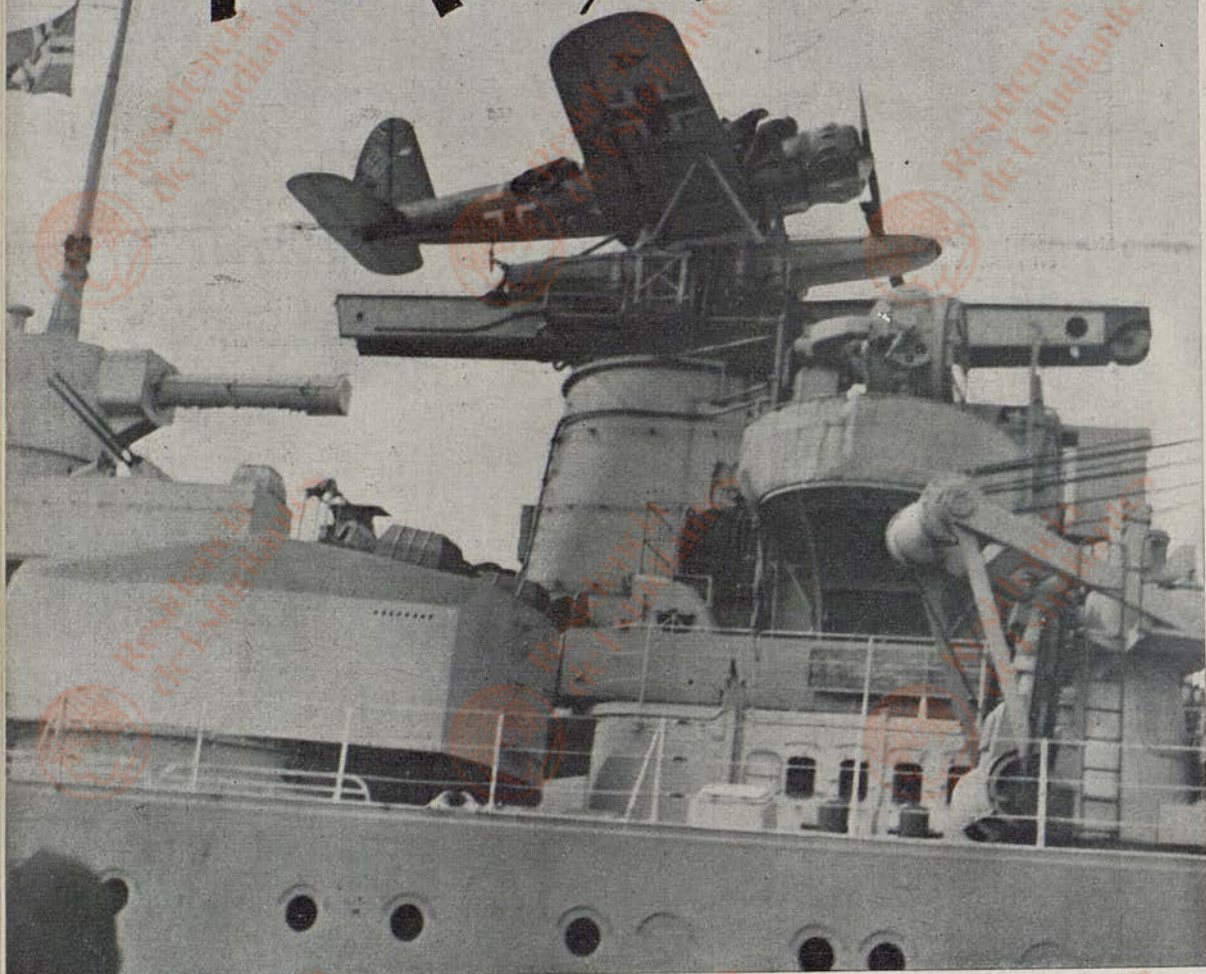
El gesto a la llegada ahorra los comentarios y las explicaciones: ¡El servicio está cumplido!

A más de seis mil metros, los pilotos han de llevar la máscara para aspirar oxígeno, siempre puesta.





# Modernos tipos de **HIDROS y AVIONES**



El más terrible perseguidor del submarino enemigo es el hidroavión. Desde el navío de guerra puede ser fácilmente lanzado el hidroavión que pronto localiza y dispara sobre su presa, visible desde el aire.

**UN** tema que ha sido obsesión en la Alemania en guerra, hasta que las autoridades han conseguido su objeto, es que la población civil logre familiarizarse y conocer la Aviación. De esto a estimarla como lo que es, como un Arma insustituible y decisiva en la actual contienda, no va nada.

El reconocimiento de los aviones en vuelo, por la silueta, no es, ciertamente, empresa nada difícil, a condición de que se simplifiquen todo lo posible las características de los aparatos. Se ha procurado en Alemania la divulgación de esas siluetas, con la ayuda de la Prensa de todo el Reich, y en la actualidad, hasta los más pacíficos ciudadanos, plenamente identificados con su Führer en la guerra por la Gran Alemania, son tan buenos conocedores del avión propio



El destructor aéreo  
alemán más moder-  
no, conocido por  
Messerschmitt 110.



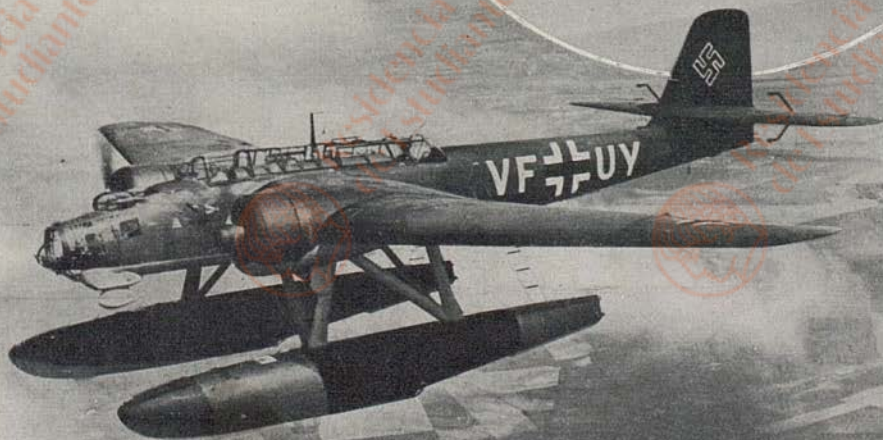
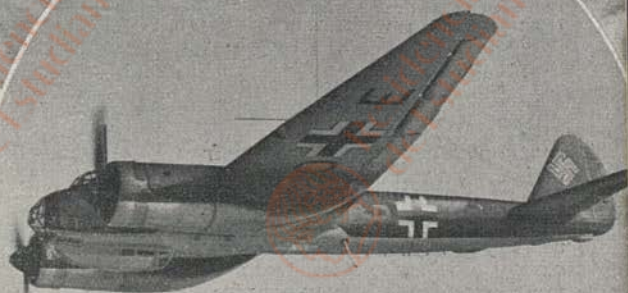
Avión de enlace  
Fi 156.

como cualquiera de los prácticos  
iniciados en la materia.

De este modo, cuando los ronc  
motores pueblan el espacio de ás-  
peros rugidos, los "aficionados" los

He aquí, sorprende-  
do en vuelo, el Hein-  
kel He. 115.

El poderoso Jun-  
kers Ju. 88.







El cielo del Canal se puebla de aviones. Son las escuadrillas numerosas de aparatos de caza y bombardeo, que en el aire se reúnen cerca de sus objetivos.

El dibujante, que ha sido testigo de la brillante y dramática batalla, recuerda así el último momento de la épica lucha, cuando el Stuka alcanzó al avión enemigo.

contemplan con orgullo, y los miran alejarse, persuadidos de la superioridad.

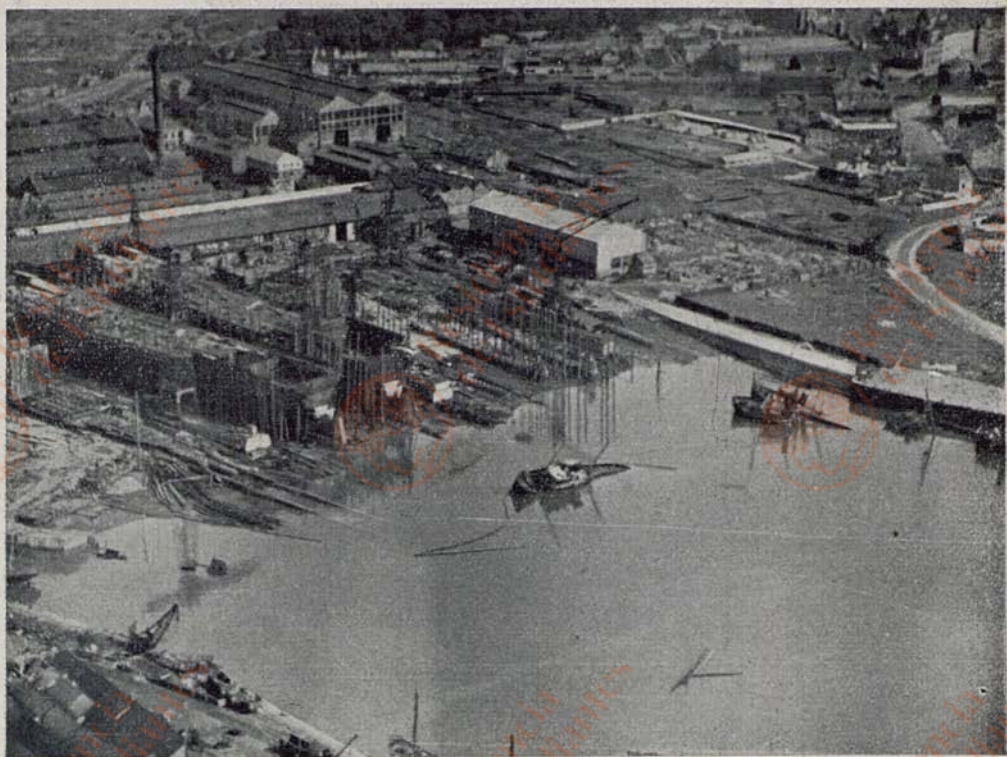
En estas planas hemos reunido varias fotografías de los aviones de caza y bombardeo que surcan constantemente esos cielos sembrados de alas tanto como de dardos de metralla.



Esta silueta del Heinkel 111, tiene algo de monstruo prehistórico y de dragón colosal...







Los astilleros de los puertos enemigos, objetivos militares de primera importancia, quedan sin vida y maltrechos pocos instantes...

## La OLEADA AEREA y sus efectos inmediatos



LA superioridad enorme del Arma aérea alemana, no es solamente la calidad de hombres y aparatos. Está en relación también con aquella magnífica campaña que cambió la faz de la guerra, y después de las operaciones en Noruega, Dinamarca, Holanda, Bélgica y Francia, trocó a Alemania de país bloqueado en bloqueador.

...después de haber partido los aviones de sus bases en bandadas, como escuadrillas que cruzan el Canal en breves instantes.





# De 1918 a 1940

*POR el Tratado de Versalles, Alemania, que había entregado dos mil aviones a Francia, tuvo, además, que destruir toda su Aviación militar, convirtiendo, incluso, las hélices en astillas. Por el afán de vivir del Reich, el Tratado de Versalles fué anulado, y Alemania ha rehecho su poderosa industria aérea de guerra, de la que es una pequeña muestra este aspecto del taller de montaje de los famosos Stukas de bombardeo.*





Tal vez en la sola ocasión que recuerda nuestra fotografía desfilaron los paracaidistas en formación de parada.

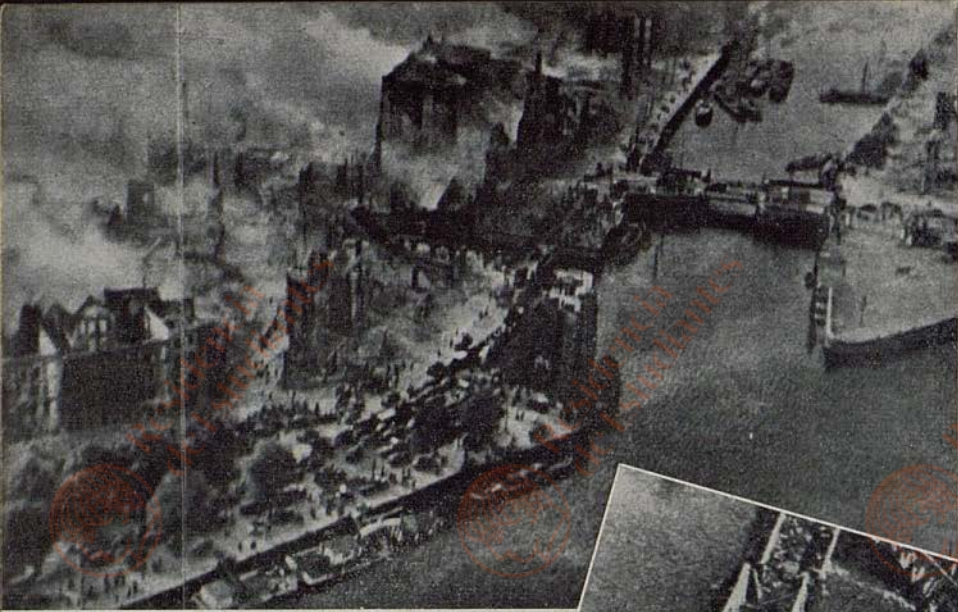
Entonces, el mundo no les prestó demasiada atención, porque el fantasma de la guerra aun estaba lejos y porque la estulticia democrática soñaba con quebrantar el patriotismo alemán inundándole de soflamas y panfletos.

Ahora, el Universo debe estar convencido de lo contrario, y este grabado es la más bella muestra de la marcialidad de una tropa que en la práctica ha dado reiteradas demostraciones de una eficacia prodigiosa, increíble, arrolladora.

# Los heroicos paracaidistas desfilan ante el **FÜHRER**



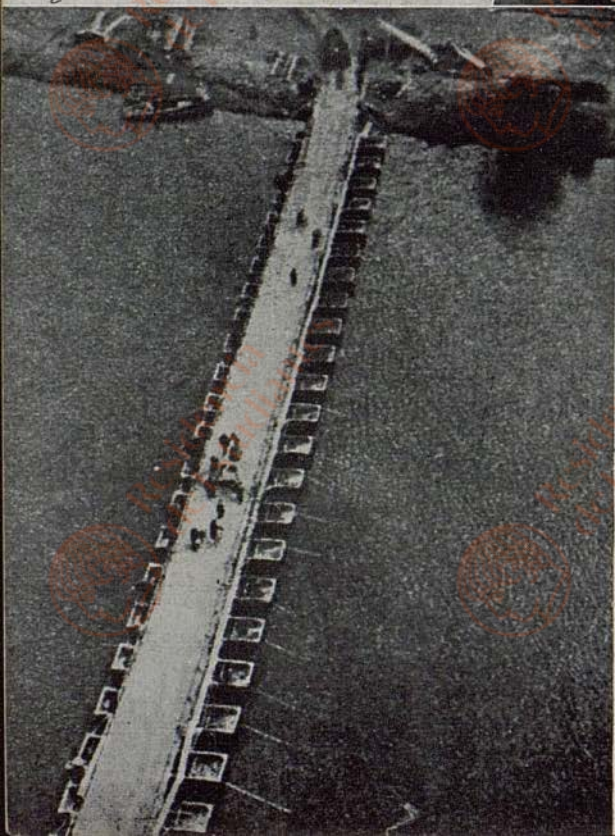
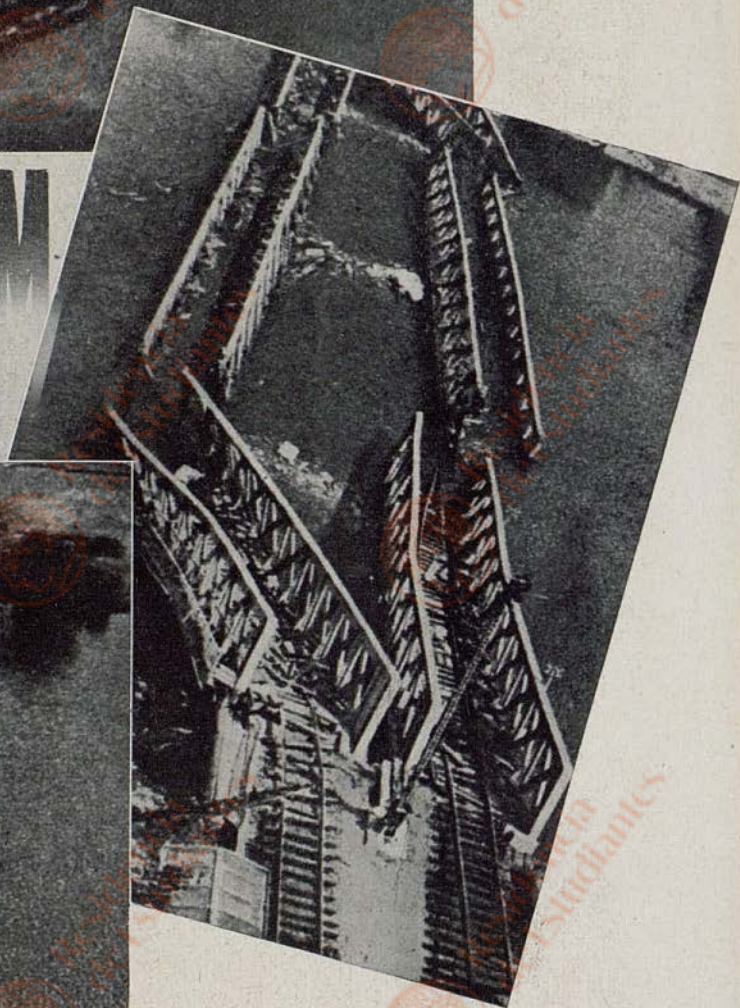




La resistencia, cuando no está basada en razones militares, es, más que suicida, criminal. Esto fué Rotterdam, por obstinarse los jefes militares holandeses en contener la ofensiva alemana sin elementos técnicos para ello.

# ROTTERDAM

*asediado  
y vencido*



Arriba: El magnífico puente del ferrocarril ha sido volado por técnicos que han conseguido una destrucción casi completa, con ruina total...—A la izquierda: El puente de barcas que le ha sustituido en brevisimo plazo y por el que no solamente cruzaron las tropas, sino los que vuelven del éxodo.



# Embudos, terribles efectos de las **BOMBAS**

LOS auténticos objetivos militares son los que luego de las acciones bélicas resisten la inspección ocular de los ojos neutrales y de estos otros ojos de las cámaras fotográficas. Se ha hablado de los embudos, esos cráteres al revés que agujerean la tierra atormentada por las bombas, y aquí ofrecemos a los lectores dos de esos embudos, que han destruido los cruces de carretera de dos importantes nudos de la retaguardia polaca. Son la mejor prueba de dos objetivos militares plenamente logrados.





# La última hora del mercante, en el **CANAL** de la **MANCHA**



Próximo a la costa, el mercante trata sigiloso de buscar el puerto; pero el avión, en vigilancia perpetua, le ha descubierto, y sin preocuparse por el fuego de las máquinas de a bordo, se precipita sobre el navío, que pronto será uno más en la larga lista de los navíos que fueron a parar al fondo del mar desde que el bloqueo inglés se convirtió en bloqueo alemán.



# Fuegos nocturnos y preparación diurna



Cuando los aviones británicos se deciden a atravesar el Canal, buscan siempre las sombras nocturnas, a pesar de lo cual, sobre el cielo de Bremen, se hizo esta luz de maravillosos fuegos artificiales, con los que el enemigo se convenció de la inutilidad de su empeño. Abajo, los camiones en todos los parques, a la orilla extensa del Canal, proveen de grandes municiones a los aparatos que a todas horas se dirigen hacia las Islas británicas.



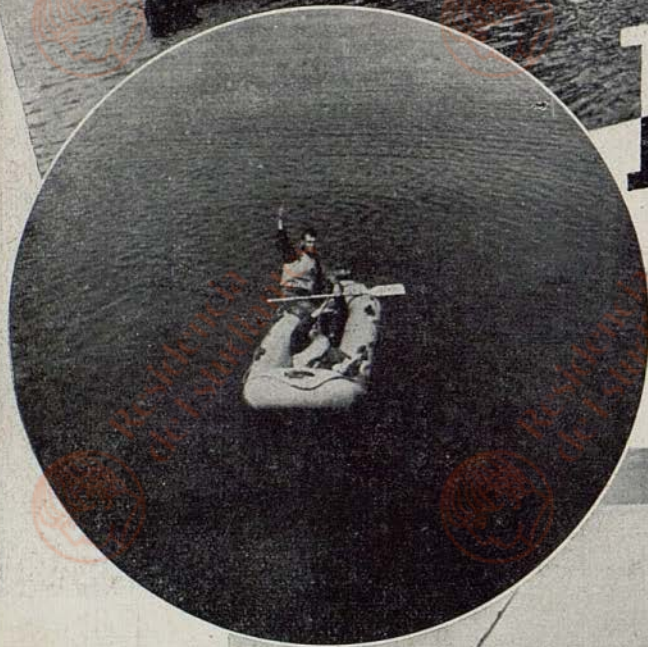
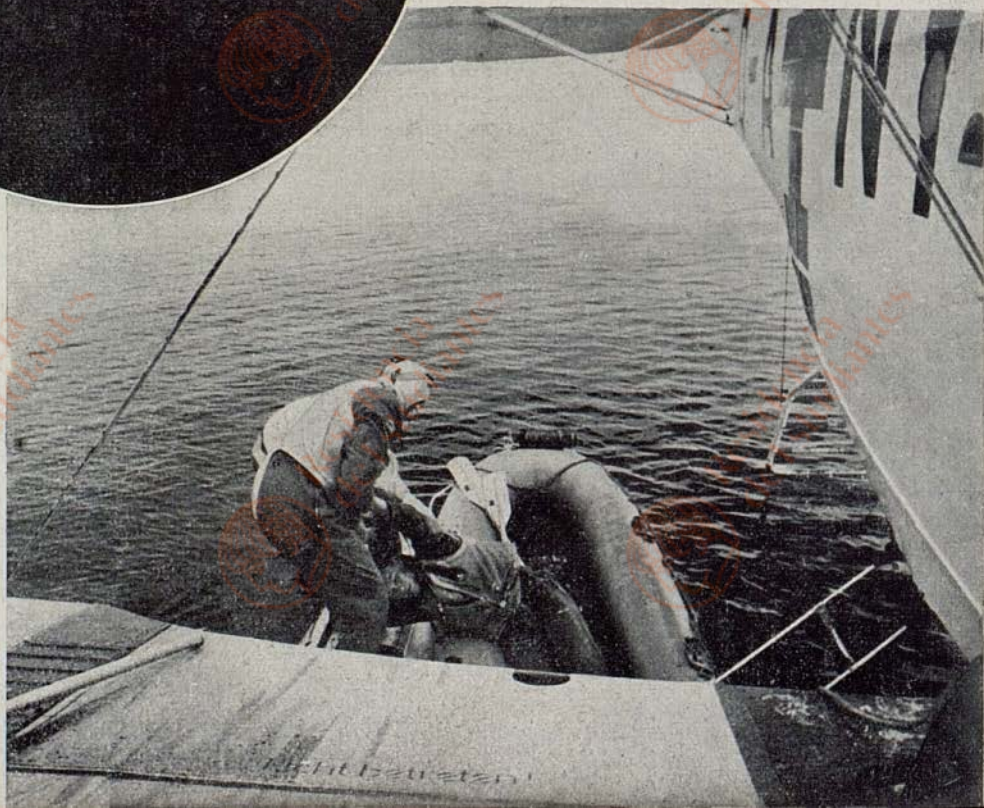


El hidro al servicio de la Cruz Roja despegó con rumbo al lugar donde fué abatido el avión de guerra.

# Los hidros *de la* Cruz Roja *de* ALEMANIA

La canoa neumática lanzada por el hidro de la Cruz Roja ha sido ocupada por el piloto naufrago, que da las gracias a sus salvadores.

Del hidro de la Cruz Roja descendió un piloto para auxiliar al naufrago y llevarlo a tierra en el aparato de socorro.





# Flidos alemanes

EN LAS

# COSTAS INGLESA



EN la guerra que se ha hecho con tanta preferencia aérea, los hidroaviones han cumplido extraordinarios servicios tan pronto como Alemania ha dispuesto de las magníficas bases a lo largo del Canal de la Mancha, sin perjuicio de esas otras múltiples bases flotantes que son los barcos de guerra, desde cuyas plataformas estos aviones acuáticos pueden lanzarse fácilmente a la realización de sus aventuras.

En la Armada





les domésticos más serviciales; y entre ellos, numerosos perros tanto se familiarizaron con el hidro y con el vuelo, que llegaron a ser considerados como nuevas piezas del engranaje bélico. Como ese mastín, que

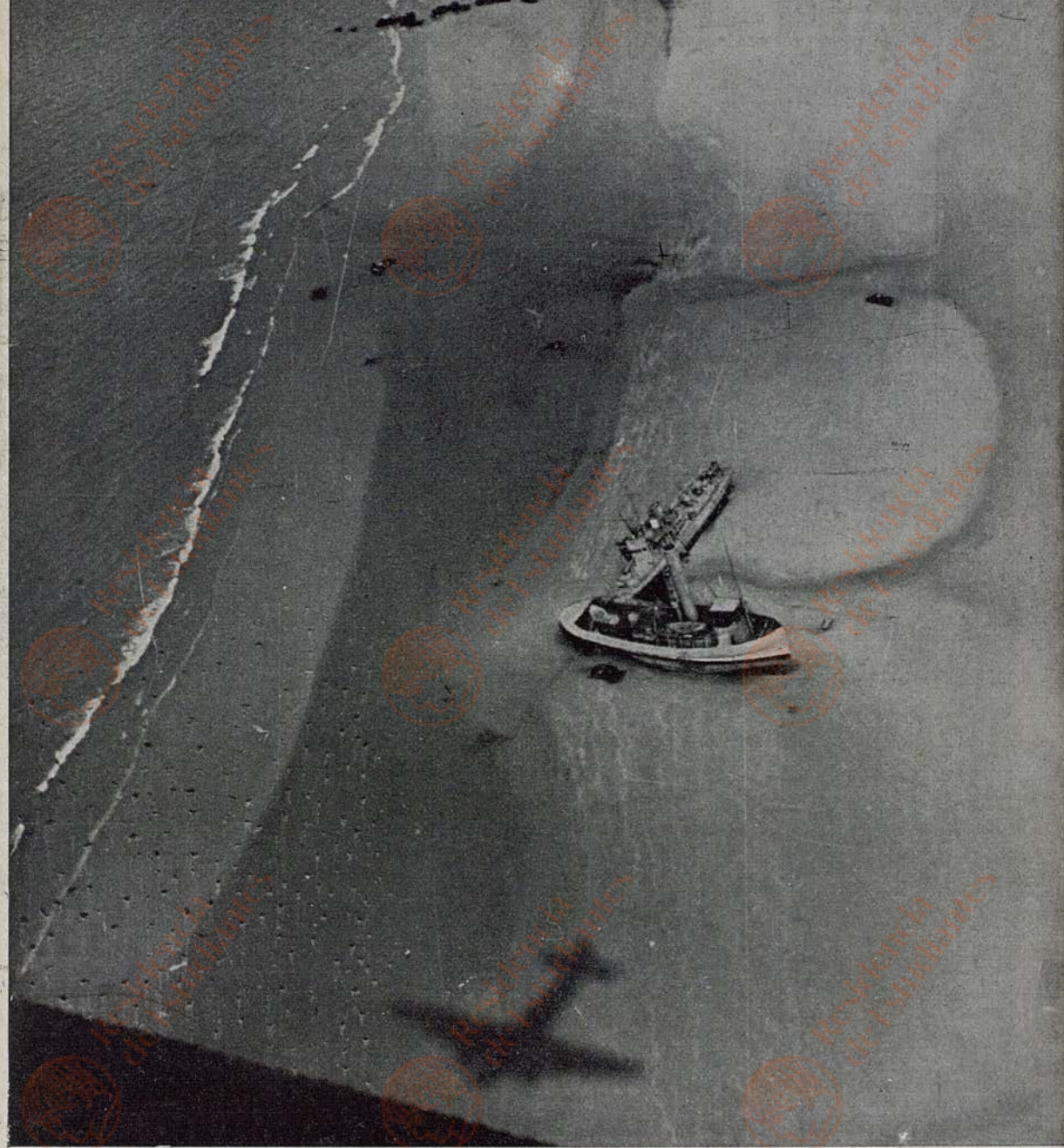
aérea del mar, como en la de tierra, los pilotos, fieles a sus supersticiones, han creído indispensable contar con los buenos oficios de las mascotas, que se han elegido entre los anima-



vuelve orgulloso del "servicio" llevado a cabo por el piloto triunfador...



# Barcos fúgitivos varados en la costa inglesa



Ahora, el Canal de la Mancha es un paso por donde los barcos británicos no pueden arriesgarse fácilmente. Vigilan los ojos de millares de observadores, fiscalizan los aviones en continuo ir y venir, y amenazan los cañones de las baterías de costa, que alcanzan fácilmente a la orilla inglesa. De tan graves peligros he aquí la prueba fehaciente: un barco de guerra y otro de cabotaje que se aventuraron a cruzar, han sido alcanzados y han ido a encallar en la costa insular, como suprema esperanza de salvación, mientras la sombra del avión, en primer término, prueba la continuidad y la eficacia de esa permanente vigilancia.



# AVIONES ALEMANES

A black and white aerial photograph showing several German bombers flying in formation over a city. The city below is densely packed with buildings and streets. The sky is filled with the silhouettes of the aircraft.

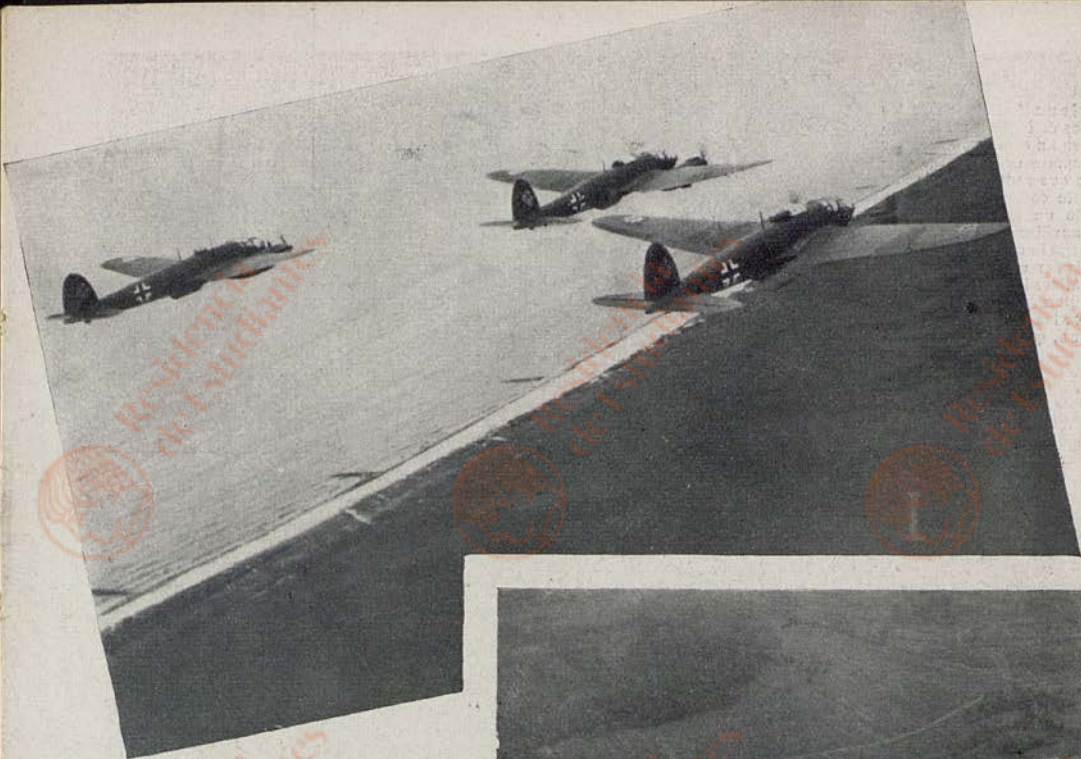
sobre las grandes  
ciudades británicas

A black and white aerial photograph showing a German bomber flying over a city. The city below is densely packed with buildings and streets. The sky is filled with the silhouettes of the aircraft.

La formación perfecta de aviones, que partió del Continente, llega al techo de la urbe británica y emprende veloz el camino hacia sus objetivos, sin que los obstáculos enemigos sean capaces de detenerla

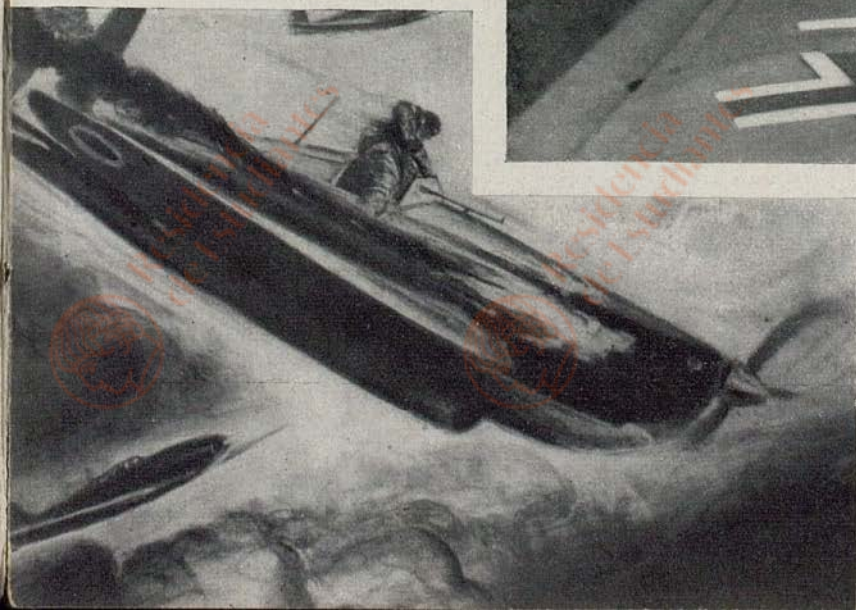
Cumplida la misión, las escuadrillas vuelven al punto de partida, sin que la vida y las gentes civiles lejos de los objetivos militares tengan por qué sentir temor alguno





Terminado el "servicio", los bombarderos alemanes regresan a su base, bombardeando las costas británicas sometidas a sus ofensivas. Esta es una escuadrilla de "He 111", que fué a cubrir su objetivo a más de 700 kilómetros de distancia.

Las bombas han dado plenamente en el blanco. El que bombardeó no pudo apreciarlo; pero el que le sigue es capaz de fotografiar el depósito de esencia camuflado, convertido ya en inmenso brasero.

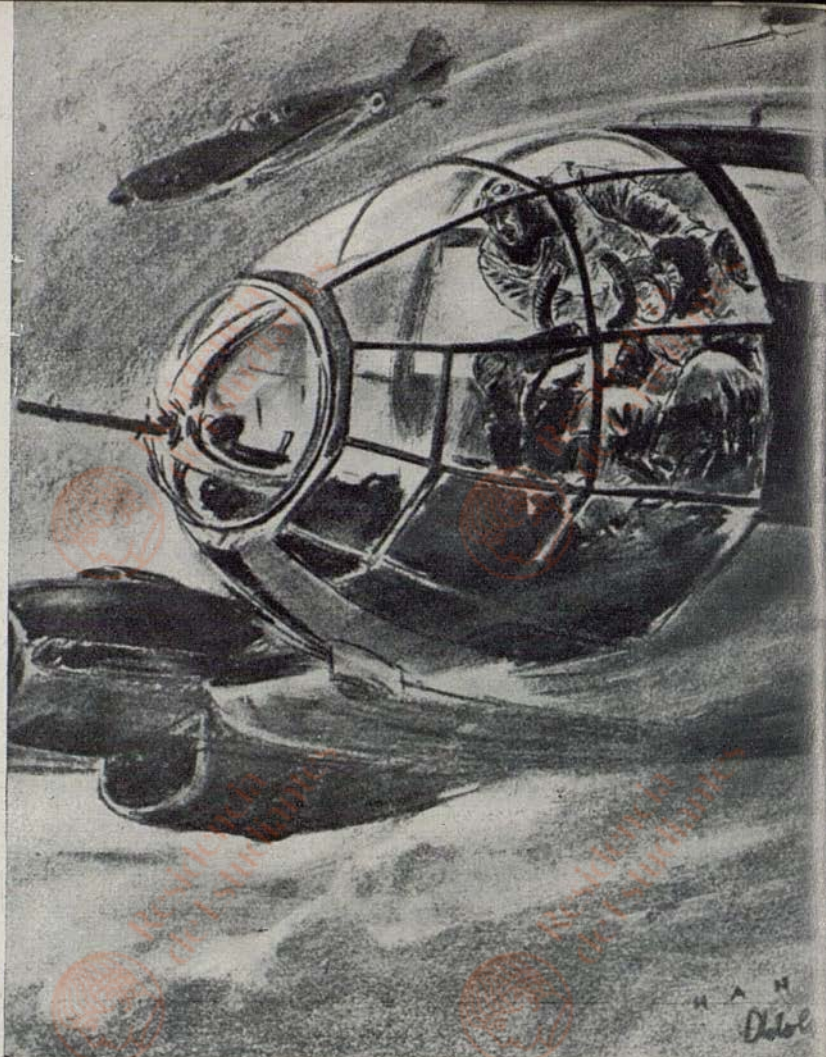


Los pilotos suelen ser excelentes artistas. Este aviador, que pasó por la emoción de la lucha, ha interpretado así el dramático instante de caer en barrena del aparato inglés, cuyo piloto intenta salvarse lanzándose al espacio provisto del paracaídas.



En plena batalla sobre los campos de Inglaterra, el bombardero ha sido alcanzado por los disparos de los cazas enemigos que rondan los aires, y el piloto compañero ha abandonado un instante su lugar para auxiliar al herido y servir luego la ametralladora sin desatender su puesto en los dramáticos instantes. Es esta una interpretación del lápiz de uno de los actores del crítico suceso, que concluyó felizmente.

De regreso a la base, terminado el "servicio". Los pilotos tienen ante sí todavía los mapas y los planos; pero ahora les hacen servir de mesa para preparar las viandas con las que entretendrán los estómagos, que se lamentan áspicamente de tanta vacuidad. Y en pleno vuelo, recomfortados, estos hombres se sentirán plenamente optimistas...





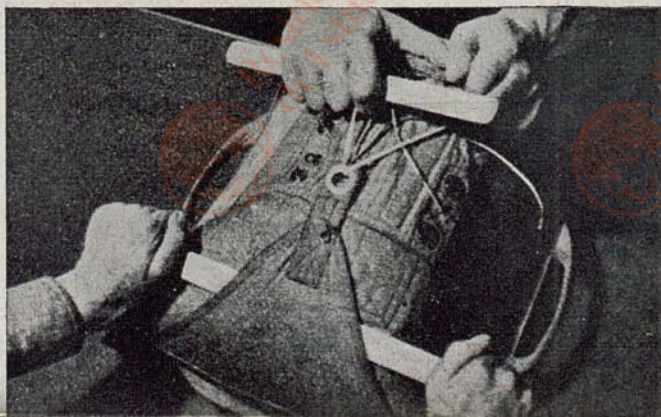


# COMO SE PREPARA un PARACAIDISTA



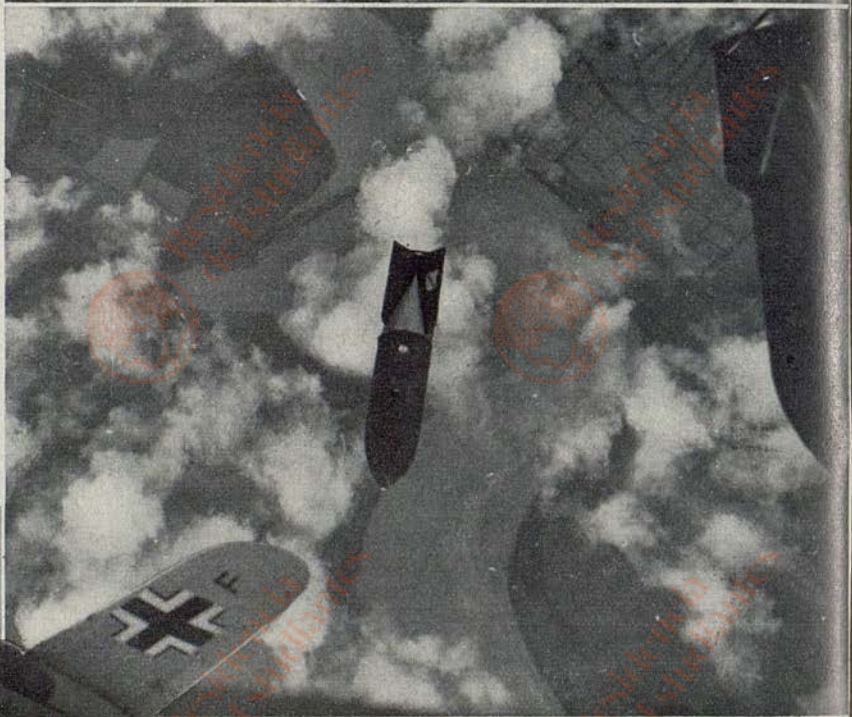
**L**AS maniobras de la preparación del paracaídas son delicadísimas. Arriba, a la izquierda, el piloto colocándose los tirantes de sujeción; y a la derecha, la tela, desplegada y examinada al trasluz.

Abajo, manipulaciones distintas, precisas y complicadas, para plegar el paracaídas, con ayuda de varias tablas, hasta dejarle, finalmente, bien doblado.





# **BOMBAS germanas sobre tierra inglesa**



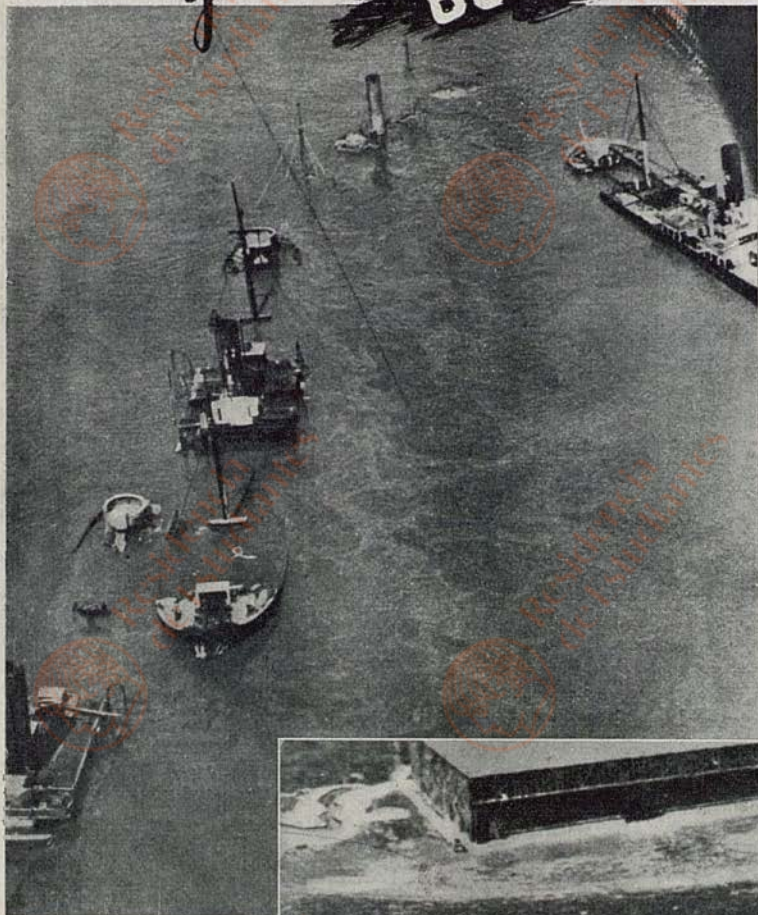
El cielo de Inglaterra está ahora surcado por los aviones de Alemania. Los pilotos germanos cruzan el Canal a todas horas y con todos los tiempos, y van a depositar sus bombas sobre los nudos ferroviarios, las fábricas de guerra, las vías de comunicación, las grandes bases de la Escuadra enemiga. Y estas tres escenas de nuestros tres grabados se repiten a diario varias veces..





# EFICACIA y PUNTERIA de los BOMBARDEROS ALEMANES

frente  
a los objetivos  
militares



LA eficacia de los bombarderos ha alcanzado en esta guerra blancos magníficos. Sobre los objetivos enemigos, los impactos han sido rotundos y fácilmente demostrables luego en los rápidos avances. De dos empresas, una marítima y otra terrestre, publicamos testimonios increíbles en esta plana. Cuatro barcos surtos en los muelles de un puerto del Canal fueron tan plenamente alcanzados, que ofrecían este lamentable aspecto a la llegada de las tropas alemanas, que nada pudieron hacer ya para salvarlos. En la otra foto, ese campo de aviación donde siete aparatos se preparaban para atacar, la acción alemana se anticipó rotunda. Siete bombas, una para cada aparato, que aparecen destruidos, y cinco bombas más en el terreno, absolutamente inutilizado.



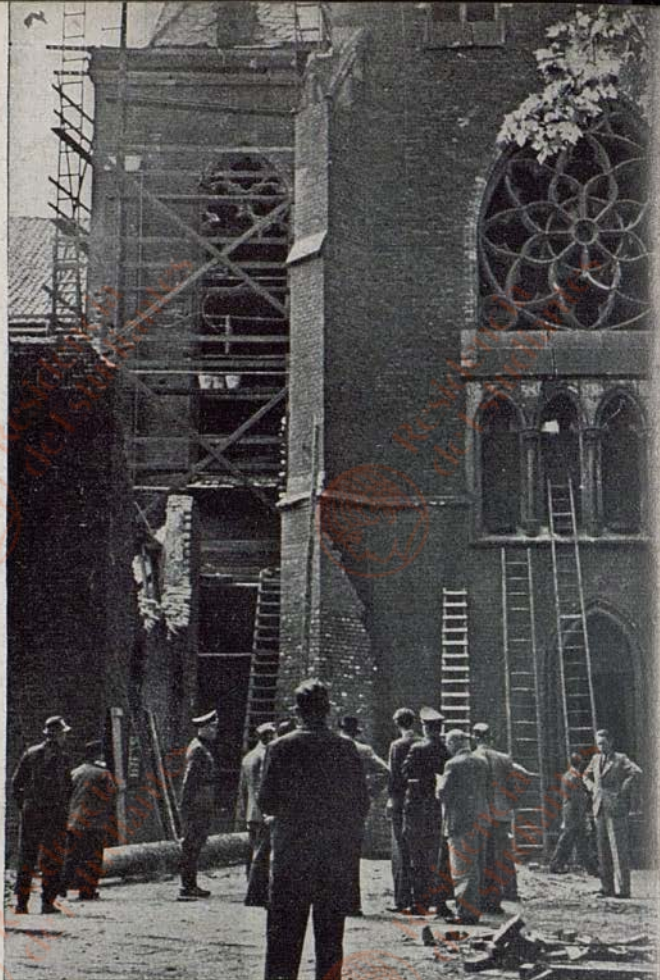
Arriba, efectos del bombardeo sobre los barcos enemigos en un puerto del Canal. — A la derecha, los resultados de un bombardeo sobre un campo de aviación del norte de Francia.



# OBJETIVOS *no* MILITARES

ANTES de que los alemanes se decidieran a bombardear la capital inglesa con la dureza trágica que al presente acusan toda clase de referencias y de testigos, los aviones británicos habían efectuado varios raids por Alemania, destrozando sin rumbo ni concierto edificios enteramente alejados de las finalidades militares. Hasta que sonó áspera la palabra "represalia", en la que pocos creyeron; pero en la que ahora meditarán algunos políticos responsables del desastre londinense.

De aquellas torpes pruebas de la incapacidad británica son estas fotografías el más claro testimonio: una iglesia



Esta pequeña iglesia de una aldea del Ruhr resultó semidestruida durante uno de los nocturnos raids de la Aviación inglesa.



Los bomberos extinguen el conato de incendio de un asilo de ancianos en Berlín, donde alcanzado por las bombas británicas.

parcialmente destruida durante uno de los ciegos bombardeos, y un asilo en los alrededores de Berlín, donde los pobres ancianos desvalidos escaparon milagrosamente a la muerte.

Fruto de estas excursiones, ausentes de todo valor militar, fué la unánime indignación alemana que se tradujo en la represalia terrible y en el dominio absoluto de todos los caminos del aire que conducen a Inglaterra, sometidos a las alas germanas.



# Desde la carlinga, sobre el Canal



El Canal es ahora ese estrecho pasillo vigilado día y noche por los aviones alemanes. Desde la carlinga, sobre el Canal, los pilotos que salen constantemente otean los horizontes y cierran la navegación al paso de las Islas. Estas dos instantáneas reflejan con exactitud dramática esa visión de los barcos enemigos de los alemanes, en los instantes que preceden al ataque y a la destrucción.





# Como resisten los aviones ALEMANES

**L**OS terribles episodios de las sucesivas campañas, con los dramáticos combates aéreos y el tremendo fuego de las cortinas de los antiaéreos, han sometido el material aeronáutico alemán a la más dura entre todas las pruebas, como lo demuestran estas fotografías, que reproducen algunos de los múltiples impactos que sufrieron los aviones de guerra. Y a pesar de tales heridas, los aparatos consiguieron llegar a los aeródromos nacionales.

Salpicada de impactos —arriba, a la derecha—, mordida y averiada el ala del avión, este aparato pudo continuar su vuelo.

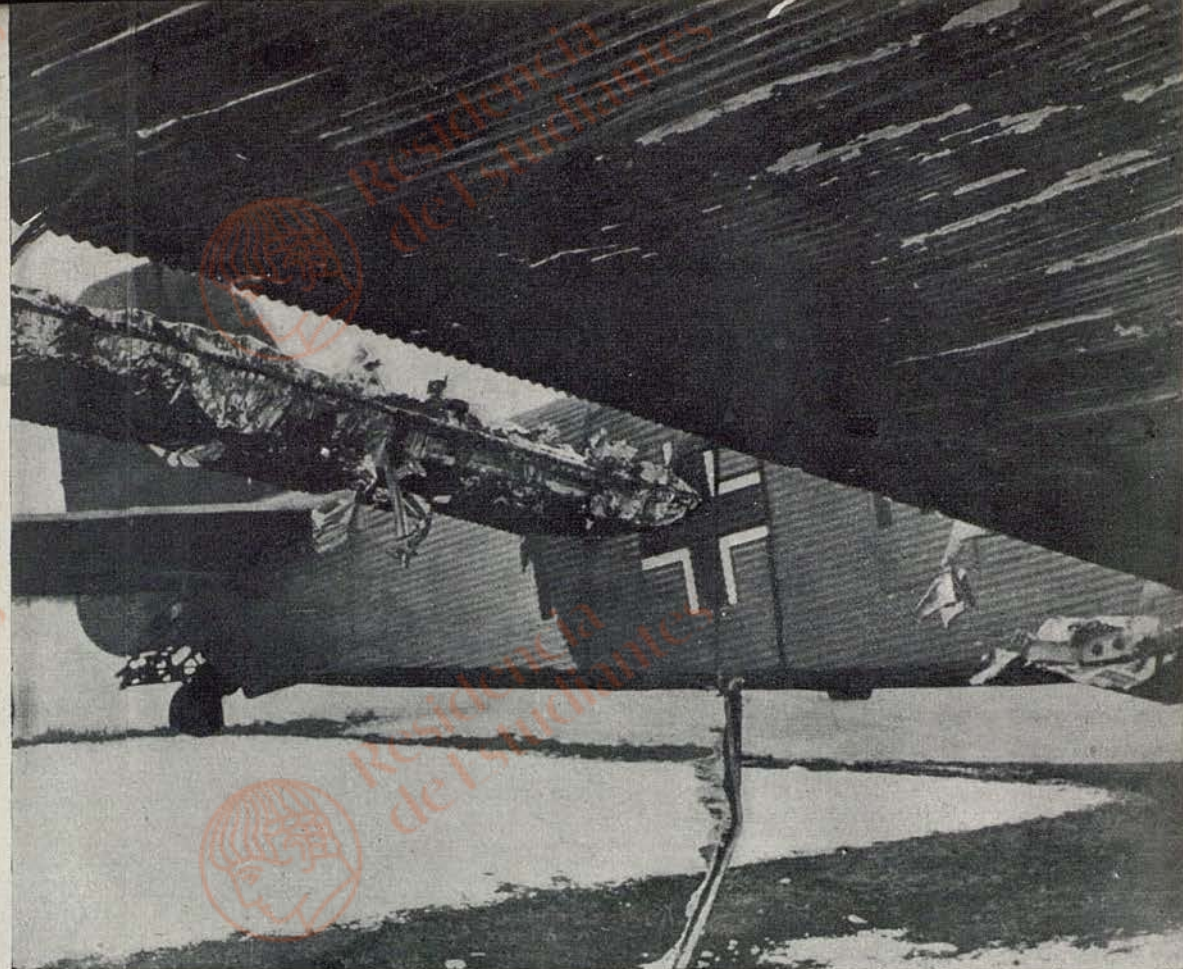
Este Heinkel 111 —en el centro— fué obstinadamente perseguido y alcanzado, pero aterrizó sin novedad.

Un aparato de bombardeo en picado —abajo, a la izquierda—, al que alcanzó la metralla enemiga.

No logró esta granada antiaérea —abajo y a la derecha— mermar la seguridad de este Ju 52.



1



4





El «**stuka**»,  
como el rayo...

...descubre, ataca y  
aniquila al enemigo

*El piloto del Stuka ha divisado en el Canal al mercante armado que navega hacia Inglaterra. Ha pretendido el navío defenderse disparando, y el Stuka, con la velocidad del rayo, se ha dejado caer en picado sobre el barco, que a los pocos segundos es esta enorme hoguera...*





# Los aspirantes a PILOTOS



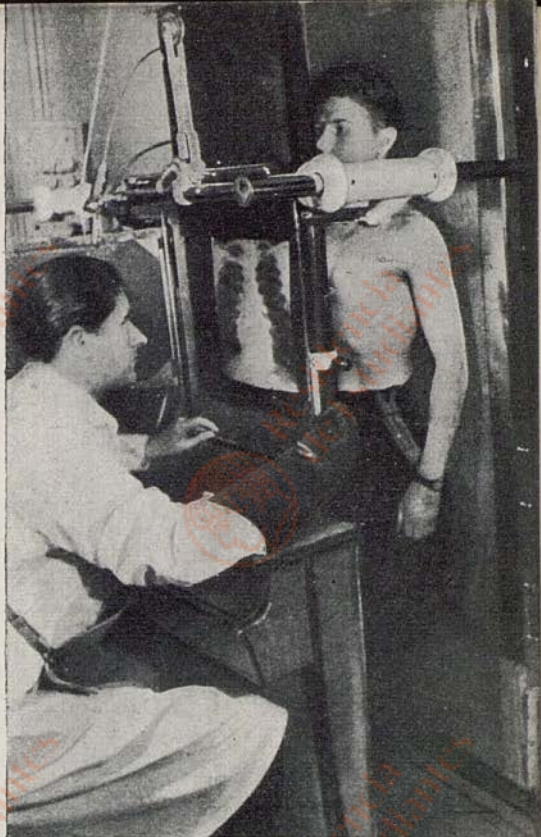
*LA selección del personal alemán del Ejército del Aire, y ésta es su más sólida garantía, se hace mediante escrupulosas y difíciles pruebas. A la izquierda, la cámara de enrarecimiento del aire, donde el aspirante es sometido a presiones en analogía con las grandes alturas. Abajo, examen minucioso de la presión arterial, repetidas veces, para juzgar de las reacciones durante los vuelos en picado y a grandes alturas.*





# El reconocimiento FÍSICO

EN la pantalla son examinados el corazón y los pulmones del presunto aviador, con detalle minucioso, que irá a formar parte de la ficha de cada uno. Abajo, el examen de la agudeza visual, dato importantísimo, y que muchas veces excluirá al aspirante, capacitado para una vida normal y aun de soldado, pero incapaz ante las reacciones instantáneas que se exigen a un futuro piloto.







Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



# Lecciones de un año de guerra aérea

## I

### RESOLUCIONES MEDITADAS EN LAS PERSPECTIVAS DE GUERRA

**H**A transcurrido un año de guerra, y las fuerzas armadas de Alemania han vencido a los Aliados y a los países que fueron amigos de Inglaterra en el Continente. Queremos utilizar y escribir argumentos basados en la estricta realidad; pretendemos que el lector nos siga y aun nos discuta a través de estas consideraciones, con la esperanza de ponerle en presencia de hechos de fuerza incontrovertible. Y no queremos juzgar del porvenir, porque ese es de Dios; y por muchas que sean las razones que al presente marcan un camino cuya meta parece indudable, aspiramos a llegar a aquel punto sin controversias enojosas. Las realidades son más fuertes que todas las argumentaciones pasadas y las sutilezas futuras; y a propósito de aquéllas, vamos a hacer un somero estudio. De las realidades futuras, cuando hayan llegado a la madurez los hechos que presentimos, volveremos a ocuparnos, sin forjar castillos en el aire. Acaso los que piensen que esto no es una propaganda, acierten por entero. Pero es que nosotros tampoco pretendemos aquí hacer propaganda de la que se estiló en la ocasión de la Gran Guerra de 1914 al 1918; ni de ninguna otra. Nos importa mucho más servir a la verdad y hacer hincapié en que estas verdades son el mejor servicio para España. Que es, ante todo, la verdad hondísima que nos importa defender.

En un año de guerra, el Ejército alemán del Aire ha aniquilado a todos sus enemigos sobre el Continente. Durante ese plazo, las fuerzas aéreas del Reich han demostrado poseer elementos suficientes para erigirse en dueñas de todas las situaciones; y su intervención ha de considerarse como decisiva en el desarrollo de los diversos acontecimientos bélicos que tuvieron lugar sobre la Tierra.

Por tanto, durante esa que entenderemos primera fase de la campaña, el Ejército del Aire alemán debe ser considerado como el factor más importante y decisivo a lo largo de varios frentes y países donde triunfaron siempre los soldados de Alemania. Esta rigurosa verdad no es una deducción caprichosa, ni siquiera la consecuencia que entra por los ojos del espectador neutral de la guerra. Es también una opinión formalmente expuesta y reciamente demostrada por los informes del Alto Mando alemán, de donde hemos de tomar aquellos conceptos más vulgares, para conocimiento de nuestros lectores.

Ha terminado el primer capítulo de la campaña. El éxito prodigioso se ha logrado merced a la cooperación estrechísima del Ejército alemán del Aire con todas las



fuerzas de choque del Ejército de Tierra. La valentía y la decisión de estas fuerzas han contado previamente con aquellos anchos espacios preparados y despejados por el Ejército del Aire.

Desde la jornada primera, el dominio del aire, decisivo factor para la suerte de las armas, ha sido alemán. La finalidad inicial de las fuerzas aéreas de Alemania se encaminó a la destrucción de las fuerzas aéreas enemigas, y su organización en tierra. La táctica fué sencilla en lo que tiene de empresa amplia: continuos y mortíferos ataques con bombardeos intensos; y al propio tiempo, empleo preciso de la Artillería antiaérea, para batir a los asaltantes enemigos. De tal modo, Aviación y Antiaviación han apoyado directa e indirectamente al Ejército de Tierra en sus duras luchas; y a pesar de las furiosas reacciones con que el enemigo ha pretendido hacer cambiar la suerte de las armas en reiterados contraataques, estos fueron yugulados siempre por el empuje alemán.

El Ejército del Aire ha descubierto y localizado las grandes y las pequeñas concentraciones de la Infantería y de las fuerzas blindadas enemigas, cooperando a su destrucción o, cuando menos, a su desmoralización. Finalmente, los constantes vuelos de reconocimiento han permitido al Alto Mando alemán orientarse fácilmente, en posesión de datos exactos que demostraban en cada fase de la campaña los propósitos del enemigo, así los de ataque como los de resistencia desesperada, y aun los de retirada sin dirección.

Este esfuerzo de los pilotos alemanes se extendió a los mares, y las pérdidas de barcos aliados contribuyeron directamente al resquebrajamiento de la moral combativa enemiga, así como a la paralización de sus dispositivos más esenciales para la prolongación de la campaña.

Tales esfuerzos, verdaderas hazañas de los soldados del Aire, se han considerado por algunos técnicos extranjeros como hechos naturales y sencillos, olvidando, sin duda, que esta Arma, la más joven del Ejército alemán, era también la que luchaba con las más arduas dificultades por todos conceptos, y que estas dificultades equivalían a tremendas incógnitas que fué preciso despejar al principio de la guerra.

Existían de antiguo, y existen, tratados y métodos que eran considerados como indiscutibles por todos los Estados Mayores del mundo. Pero todos los sistemas han sido reducidos por el genio militar de Hitler, que ha hecho posible una transformación de principios, absolutamente revolucionaria. El desarrollo de las operaciones en el Oeste ha sido la prueba más terminante, la más decisiva. En esta fase de la guerra, los Aliados se aferraron a los viejos conceptos académicos, como si los tiempos, las armas y los sistemas permanecieran estacionarios. Volvieron a interpretar la guerra de posiciones, como si nada hubiera sucedido desde la Guerra Mundial; y del lado alemán se pusieron en acción métodos absolutamente nuevos, originales, que fueron capaces de destruir al enemigo, luego de desbordarlo y arrollarlo por completo.

Esto, por lo que se refiere al Ejército de Tierra. Esto, en cuanto a la fuerza y al espíritu combativo de los hombres que han formado esas extraordinarias Divisiones blindadas, cuyos avances ininterrumpidos han permitido dar a la campaña un giro original, vertiginoso y triunfal para la Infantería alemana. Y, sin embargo, las circunstancias son bien distintas por lo que hace relación con la guerra aérea.

Al comenzar la guerra en 1.º de septiembre de 1939, las experiencias que se tenían para el empleo del Arma aérea eran las siguientes:

—La Gran Guerra del 1914 al 1918, durante la que, en realidad, las fuerzas aéreas beligerantes hicieron su aprendizaje como Arma auxiliar del Ejército de Tierra y de la Marina, con todas las limitaciones que entonces imponían las máquinas de volar.

—Las guerras que se plantearon años después, especialmente en el oeste de Asia, y más tarde en Abisinia, y en España por último, fueron oportunidades para ir



ensanchando experiencias y conocimientos, con la limitación, en cada caso, de las fuerzas, en razón de la peculiaridad de las campañas, que no podían compararse con el choque de las Armadas al servicio de las más fuertes Potencias mundiales,

En la campaña de Abisinia, uno de los adversarios careció por completo de fuerzas aéreas y, por lo tanto, su rival no tuvo contradictor nunca para el dominio de lo alto, que contribuyó rapidísimamente al dominio de la tierra.

En la campaña de Asia, con los gigantescos territorios de operaciones, se emplearon las fuerzas aéreas en muy escasa medida. Tan sólo los japoneses contaron con aquellos aviones que exigieron algunas necesidades tácticas momentáneas, y siempre con las limitaciones técnicas impuestas entonces por la escasez de medios.

Muy distinta fué la ocasión de la guerra en España, donde las experiencias fueron más interesantes y los sistemas técnicos influidos ya por las modernas concepciones.

Durante la guerra española, y en contacto estrechamente unido con la Aviación Nacional, actuaron las fuerzas aéreas alemanas de la Legión Cóndor y el Grupo italiano de Aviación Legionaria.

En relación con la guerra actual, las experiencias obtenidas en España fueron muy considerables. Con la intervención de la Legión Cóndor, las fuerzas aéreas alemanas tuvieron los datos que convenían para el desarrollo ulterior de múltiples experiencias, acerca de las unidades de bombardeo, de bombardeo en picado, de artillería antiaérea para la defensa de posiciones y campos de Aviación, de ataque a fuerzas marítimas y convoyes, de transportes aéreos, de improvisación de campos de aterrizaje, de organización de los servicios de transmisiones y enlaces, y de cuanto constituye hoy el complejo mecanismo del Ejército del Aire. Hay que reconocer, por otra parte, que el enemigo de los Nacionales en España, al mantenerse aferrado a los más anticuados principios, a aquellas lecciones deducidas de la Guerra Mundial, facilitó las tareas del Ejército de Franco. A pesar del apoyo que los mismos Aliados no regatearon a los rojos, pese a la decantada neutralidad, y aunque sobre el cielo de España evolucionaron los más modernos tipos de aviones salidos de los talleres de Francia, es lo cierto que ni los rojos ni los aliados, sus amigos, aprendieron nada en aquella guerra.

Después de aquellas experiencias que la Legión Cóndor obtuvo como consecuencia del desarrollo, y hasta la victoria completa de las Armas Nacionales en España, el Ejército alemán del Aire se dedicó a ahondar en los estudios y en las consecuencias de todas las observaciones. Llegaron pronto nuevas empresas y otras misiones que no fueron exactamente de guerra; pero para las que hubo de hacerse una preparación tal como si los acontecimientos en el Centro de Europa pudieran desencadenarla. Con ocasión de la reintegración de Austria, de los Sudetes y de la incorporación del Protectorado de Bohemia y Moravia, todo estuvo preparado y en perfecto orden de funcionamiento. Por fortuna, sin embargo, el Ejército del Aire, el Arma más joven de la maquinaria bélica del Reich, no tuvo en ninguna de esas ocasiones motivos para emplearse.

Habían faltado hasta entonces, por tanto, las pruebas básicas para apreciar el perfeccionamiento y la eficiencia de la Aviación alemana de guerra. Mientras las fuerzas de tierra podían emplearse en supuestos tácticos, que para los técnicos y observadores sustituían con cierta aproximación las duras jornadas de guerra, el Ejército del Aire había de sustituir tales experiencias por un estudio preparatorio hondo y contrastado por todos los Jefes del Estado Mayor, basado en las pruebas conocidas, en las guerras y campañas citadas, y en las demostraciones que tales conflictos podían ofrecer como deducciones casi definitivas. Por otra parte, no parecía que esas mismas experiencias que el Ejército alemán estudiaba con tanto ahinco, sirvieran de motivos de preocupación para los Estados Mayores de los Países aliados...

Y con aquellas lecciones y un estudio profundísimo de sus resultados, el Estado Mayor alemán adoptó unas conclusiones que no habrían de llevarse a la realidad



sino en caso de guerra, cuando la Patria alemana estuviera en peligro. Pero ésta oportunidad llegó fatalmente cuando los Países aliados creyeron llegado su momento y declararon la guerra a Alemania.

Entonces seguía faltando una experiencia próxima de guerra total; pero, en su defecto, había unas resoluciones tomadas luego de larga meditación y que inmediatamente fueron puestas en marcha. Estudio minucioso preparatorio y ataque rapidísimo a fondo. Tal conducta y proceder fueron base de la campaña de Polonia, que en cierto modo habría de servir de contraste entre los viejos y los jóvenes sistemas.

La guerra aérea, a pesar de la falta de puntos de referencia bélicos anteriores y semejantes, iba a demostrar que los conceptos de la técnica alemana no estaban basados en quimeras, sino que, por el contrario, respondían a deducciones justamente formuladas, que en el terreno de la realidad iban a dar frutos inmediatos de rotundas victorias. Bajo la dirección del Führer y del creador del Ejército del Aire, Mariscal Göring, los pilotos alemanes se enseñorearían de los cielos polacos a las pocas horas de iniciada la contienda. Para ello se iban a utilizar todas las enseñanzas, se iban a aplicar todas las lecciones, se iban a emplear las más modernas máquinas y, en fin, se iba a contar con el concurso resuelto de los hombres más capacitados. Así se acometió aquella empresa, y por ello el Ejército del Aire cumplió rápidamente sus más difíciles y lejanos objetivos. Se habían aprovechado todas las inestimables enseñanzas, depuradas en el crisol de la más severa y serena crítica, y se iban a aprovechar todos los resortes del Arma más joven del Ejército alemán, que en su creación, en su estructura, en su organización y en el empleo, representa el verdadero símbolo de las nuevas ideas y de la fuerza equilibrada, la potencia arrolladora y la conciencia serena de la justicia que invoca el pueblo alemán, íntegramente unido detrás de su Jefe supremo.

En la guerra aérea, a pesar de la falta de puntos de referencia bélicos anteriores y semejantes, iba a demostrar que los conceptos de la técnica alemana no estaban basados en quimeras, sino que, por el contrario, respondían a deducciones justamente formuladas, que en el terreno de la realidad iban a dar frutos inmediatos de rotundas victorias. Bajo la dirección del Führer y del creador del Ejército del Aire, Mariscal Göring, los pilotos alemanes se enseñorearían de los cielos polacos a las pocas horas de iniciada la contienda. Para ello se iban a utilizar todas las enseñanzas, se iban a aplicar todas las lecciones, se iban a emplear las más modernas máquinas y, en fin, se iba a contar con el concurso resuelto de los hombres más capacitados. Así se acometió aquella empresa, y por ello el Ejército del Aire cumplió rápidamente sus más difíciles y lejanos objetivos. Se habían aprovechado todas las inestimables enseñanzas, depuradas en el crisol de la más severa y serena crítica, y se iban a aprovechar todos los resortes del Arma más joven del Ejército alemán, que en su creación, en su estructura, en su organización y en el empleo, representa el verdadero símbolo de las nuevas ideas y de la fuerza equilibrada, la potencia arrolladora y la conciencia serena de la justicia que invoca el pueblo alemán, íntegramente unido detrás de su Jefe supremo.

En la guerra aérea, a pesar de la falta de puntos de referencia bélicos anteriores y semejantes, iba a demostrar que los conceptos de la técnica alemana no estaban basados en quimeras, sino que, por el contrario, respondían a deducciones justamente formuladas, que en el terreno de la realidad iban a dar frutos inmediatos de rotundas victorias. Bajo la dirección del Führer y del creador del Ejército del Aire, Mariscal Göring, los pilotos alemanes se enseñorearían de los cielos polacos a las pocas horas de iniciada la contienda. Para ello se iban a utilizar todas las enseñanzas, se iban a aplicar todas las lecciones, se iban a emplear las más modernas máquinas y, en fin, se iba a contar con el concurso resuelto de los hombres más capacitados. Así se acometió aquella empresa, y por ello el Ejército del Aire cumplió rápidamente sus más difíciles y lejanos objetivos. Se habían aprovechado todas las inestimables enseñanzas, depuradas en el crisol de la más severa y serena crítica, y se iban a aprovechar todos los resortes del Arma más joven del Ejército alemán, que en su creación, en su estructura, en su organización y en el empleo, representa el verdadero símbolo de las nuevas ideas y de la fuerza equilibrada, la potencia arrolladora y la conciencia serena de la justicia que invoca el pueblo alemán, íntegramente unido detrás de su Jefe supremo.

En la guerra aérea, a pesar de la falta de puntos de referencia bélicos anteriores y semejantes, iba a demostrar que los conceptos de la técnica alemana no estaban basados en quimeras, sino que, por el contrario, respondían a deducciones justamente formuladas, que en el terreno de la realidad iban a dar frutos inmediatos de rotundas victorias. Bajo la dirección del Führer y del creador del Ejército del Aire, Mariscal Göring, los pilotos alemanes se enseñorearían de los cielos polacos a las pocas horas de iniciada la contienda. Para ello se iban a utilizar todas las enseñanzas, se iban a aplicar todas las lecciones, se iban a emplear las más modernas máquinas y, en fin, se iba a contar con el concurso resuelto de los hombres más capacitados. Así se acometió aquella empresa, y por ello el Ejército del Aire cumplió rápidamente sus más difíciles y lejanos objetivos. Se habían aprovechado todas las inestimables enseñanzas, depuradas en el crisol de la más severa y serena crítica, y se iban a aprovechar todos los resortes del Arma más joven del Ejército alemán, que en su creación, en su estructura, en su organización y en el empleo, representa el verdadero símbolo de las nuevas ideas y de la fuerza equilibrada, la potencia arrolladora y la conciencia serena de la justicia que invoca el pueblo alemán, íntegramente unido detrás de su Jefe supremo.



## II

### LA NUEVA TECNICA AEREA, EMPLEADA A FONDO

Por mucha que fuera la paciencia alemana frente a las provocaciones polacas (provocaciones, justo es decirlo), sagazmente estimuladas por los Países democratas y la Potencia "protectora", tenía que llegar el instante crítico en que tales bravuconadas fueran contestadas con la fuerza, que en este caso representaba la suprema razón de vida del Imperio alemán.

Cuando el día 1.º de septiembre el Jefe del Estado dió la orden definitiva, nadie dudó, ni nadie tuvo que pensar en lo que debía hacer, porque el papel de todos y cada uno de los hombres en Alemania, dentro y fuera del Ejército, estaba bien definido.

Frente a la torpe acción polaca, persistente y absolutamente incalificable, la increíble paciencia de un pueblo que, al cabo, recibió la orden de reaccionar violentamente, sin ira, pero con la suprema esperanza de probar con las armas en la mano la suprema injusticia del viejo estado de cosas.

En aquella acción inicial del Ejército alemán, la Aviación jugó un papel de primera importancia, decisiva más bien podríamos decir, sin mengua del éxito rotundo de las restantes Armas. Pero había que contar con el valor de la sorpresa como factor de triunfo rapidísimo y, en consecuencia, el Ejército del Aire asumió el papel de ariete máximo y veloz. Naturalmente, en aquella madrugada los objetivos primordiales fueron las bases de la Aviación polaca. Se trataba de destruir los principales centros de la actividad aérea enemiga, y había que actuar con decisión y con intensidad para lograr las finalidades perseguidas con terminante eficacia. Así se explica el desarrollo fulminante de la ofensiva del Ejército alemán del Aire, aun con la seguridad de hallar al comienzo un enemigo valioso, con medios suficientes y apoyado por una industria próspera, que contaba con elementos auxiliares de gran importancia.

Habrà de quedar como una lección para las Academias militares en el porvenir, aquella acción pavorosa y extensísima. Los documentos gráficos de las destrucciones totales de los campos de aviación de Polonia, prueban la eficacia de aquellos temerarios servicios alemanes que prestaron a la campaña sus frutos más trascendentes: hacerla rapidísima.

Sin dar tregua al enemigo para que pudiera reponerse, se repitieron los terribles y destructores ataques, llevando el Ejército alemán del Aire su fuerza demoledora allí donde el enemigo trataba de reunirse para rehacerse.

Conviene afirmar que estos ataques desde el cielo de Polonia no eran fáciles demostraciones, ni mucho menos. La constitución del suelo de Polonia permitía al enemigo una tarea de «camuflado» para la que estaba bien prevenido. Las gran-



des llanuras y la poca densidad de la población, facilitaban el fraccionamiento de fuerzas y unidades, que así resultaban más difíciles de reconocer y de perseguir. Pero, además, el mal tiempo hizo su aparición, como si quisiera dificultar más todavía la ardua empresa alemana; y a pesar de ello, las batallas fueron terribles y la decisión no tardó en llegar.

Para valorar con cierta aproximación la importancia de esta primera campaña, es menester reconocer el valor del Ejército polaco del Aire, que sobre todo en los primeros días se batió con tesón y energía dignos de todo encomio. Ello estimuló, si cabe, a los pilotos de Alemania, que conscientes de la trascendencia de aquellas batallas, se emplearon no solamente con valor y audacia, sino con método y cálculo. Los dos primeros días fueron de implacable lucha. Los pilotos alemanes tuvieron que reñir durísimos combates contra los «cazas» adversarios y contra las defensas antiaéreas polacas, constituidas principalmente por baterías ligeras de 4 cm., del tipo Bofors; y no es preciso insistir cerca de nuestros lectores para explicar que aquellas primeras terribles batallas costaron al Ejército alemán del Aire muchas y preciosas bajas, aun manteniéndose siempre por debajo de los cálculos previstos, teniendo en cuenta la fórmula de ofensiva en avalancha. Mas aquellos primeros caídos pueden ser considerados, desde el punto de vista histórico y el punto de vista militar, como las verdaderas garantías de la inmediata victoria de Alemania.

Tan terribles, tan duras fueron las acometidas alemanas al comienzo de esta campaña, que cuando las escuadrillas del Reich repetían sus ataques sobre las plazas y los centros militares enemigos, todavía éstos se disponían a contener y localizar los grandes incendios producidos anteriormente. Por otra parte, aquellas columnas de humo que se elevaban al cielo procedentes de los depósitos de esencia, principalmente, de los hangares, de los aeródromos y los arsenales, eran magníficas señales indicadoras para los pilotos alemanes, los que, a muchos kilómetros de distancia, tenían ya los inestimables puntos de referencia para volar en derechura hacia sus objetivos.

El resultado del esfuerzo del Ejército del Aire alemán fué terminante en dos días tan sólo. Los bombarderos, y los bombarderos en picado, cumplieron los cometidos con tal acierto, que a las cuarenta y ocho horas estaban destruidos los más importantes centros aeronáuticos de Polonia, las secciones de abastecimiento, los centros de dirección y los talleres generales de reparación y entretenimiento instalados en distintas provincias polacas.

Este balance terrible de dos días de actividad del Ejército alemán del Aire fué decisivo para lo sucesivo. El sacrificio realizado por los pilotos de Alemania no iba a ser infructuoso. La Aviación de Polonia, que podía considerarse, pocos días antes, como una unidad magnífica, estaba paralizada casi enteramente; lo que equivalía a la previa derrota, precursora del desastre total.

En adelante, el Ejército alemán del Aire iba a dedicarse a otras empresas y a otras hazañas, que por fuerza en aquellas dos jornadas primeras de ataques en masa tuvieron que quedar muy limitadas. Especialmente los soldados del aire, tratarían de apoyar directa e indirectamente a las tropas del Ejército de Tierra, cooperando a los nuevos avances terrestres y preparando las rupturas de las líneas de resistencia polacas cerca de las Unidades blindadas y motorizadas.

Este apoyo directo tenía su antecedente en aquellas demostraciones eficacísimas de la guerra de España. Con la diferencia de que en Polonia, operaban grandes masas en la tierra y densas formaciones en el aire. Este alarde respondía a una concepción enteramente original y a un sistema que por vez primera iba a dar en la guerra todos sus frutos.

Los avances proseguían con rapidez increíble y el enemigo aun se defendía tenazmente en distintas posiciones. Cuando esto sucedía y la resistencia parecía difícil de vencer porque se parapetaba en fortificaciones de tipo permanente, entraban en acción las escuadrillas de bombardeo y de bombardeo en picado, que actuaban con



cierta simultaneidad y que se empleaban sistemáticamente hasta romper aquella resistencia. La primera demostración de esta táctica, llevada a cabo hasta quebrantar la fuerte resistencia enemiga, fué en las fortificaciones solidísimas del río Narew, que se hallaban en la zona de combate que correspondió a la Flota aérea n.º 1.

Ciertamente, estas tareas de vencer los obstáculos y las resistencias que en principio parecen insuperables, son propias de los aviones, que disponen de una gran velocidad con un extraordinario radio de acción; pero, por otra parte, es menester tener bien presente, que esos ataques han de ser preparados con lujosa minuciosidad, porque del exacto acoplamiento de soldados del aire y soldados de tierra, dependerá el éxito o el fracaso de la operación. La puntualización de las operaciones de ataque es esencial, y la coordinación de los elementos en los menores detalles, resulta más importante que los rasgos aislados de valor personal.

Precisa, para el buen éxito de tales ataques, que las Unidades blindadas y las de Infantería estén preparadas y dispuestas para intervenir tan pronto como los observadores adviertan que ha caído sobre el enemigo la última bomba; y este mecanismo que parece tan fácil de exponer, tratándose de una operación de envergadura es, sin embargo, de realización difícil, pensando, ante todo, que de la rapidez depende en gran parte el éxito.

A pesar de ello, estos ataques combinados que comenzaron a los pocos días de iniciarse la guerra en Polonia, han continuado luego sistemáticamente, y en la campaña del Oeste han alcanzado la plenitud de eficacia, contando con fuerzas siempre dispuestas al heroísmo y dotadas de una estricta disciplina, bien aprovechada por una organización que no dejó jamás un cabo suelto al azar.

El mecanismo, que parece tan simple, significa una preparación constante de todas las Armas, para que no quiebre en el instante más necesario. Supóngase, por ejemplo, que una columna blindada o de Infantería, que avanza desplegada hacia sus objetivos, choca inesperadamente contra una resistencia fuerte, tal vez insospechada, porque no se contaba con cualquier tipo de fortificaciones especiales de las que escapan a las reiteradas observaciones aéreas. Entonces, precisamente, es cuando el apoyo indirecto de la Aviación, en pocos instantes, ha de prestar su máxima asistencia; y dependerá el éxito de la rapidez, y hasta casi simultaneidad, con que se empleen las fuerzas del Ejército del Aire, y el ataque de las tropas de tierra. Esto, en resumen, fué aquel mecanismo que resultó clave de los asombrosos triunfos alemanes en Polonia.

El apoyo indirecto a que me refiero, y que el Ejército alemán del Aire prestó al de tierra en las primeras jornadas de la campaña polaca, fué especialmente dirigido contra dos sistemas enemigos de apoyo: sus caminos de retirada más inmediatos a los frentes de batalla, para cortar los medios hábiles de repliegue, y las columnas que avanzaban por los caminos de retaguardia con propósito de proporcionar refuerzo a las columnas que ya se batían en retirada. Bien pronto —según declaraciones de los más altos jefes y mandos polacos, cuando la guerra se concluyó—, aquellos objetivos que no parecían primordiales estuvieron logrados; y según confesión de esas autoridades, el desconcierto fué tal, que los Mandos superiores no estuvieron en disposición de mover sus divisiones con aquella autonomía que exigía la rapidísima campaña y los riesgos fulminantes que se desencadenaban de unos a otros lugares del territorio a largas distancias. Semejantes ataques ininterrumpidos, propinados en vanguardia como en retaguardia, llevaron el desconcierto al grueso del Ejército polaco, que pronto, además de carecer de descanso, estuvo desmoralizado por completo. Las pérdidas humanas eran enormes y la desatención para heridos graves y leves, casi completa; pero, con todo, lo terrible era en aquellos soldados, la sensación de falta de mandos que coordinasen órdenes que no se entrechocaran desordenadamente. La sensación de batirse con un adversario no ya infinitamente superior, sino que jugaba a la guerra y asestaba los nuevos terribles golpes allí donde más le convenía, llegó a ser obsesión no sólo de la soldadesca desmoralizada, sino de



la Oficialidad, convencida por días de lo terriblemente irremediable, a pesar de una propaganda insensata de prensa y radio que todavía en la retaguardia transformaba en victorias los descalabros más completos.

Se ha dicho luego de terminada esta campaña, y hasta algunos órganos de pretendida opinión francesa —entonces— lo recogieron, que el desastre polaco no fué un triunfo militar alemán, sino, antes de todo, un éxito del Servicio confidencial germano, que logró la complicidad de varios generales polacos que vendieron a su Ejército. Tamaña insensatez no valdría la pena de ser recogida, si sobre ella no se hubiera montado un cast llo de naipes. Frente a aquel magnífico triunfo de Alemania en diez y ocho días, había que urdir una paparrucha cualquiera, para que otros pueblos y otros Ejércitos picaran el cebo de la "protección" británica. Así llegó la campaña de Noruega, de Holanda y de Bélgica, donde por lo menos no se habló de defecciones de generales. En cuanto a las de los polacos, ¡ya se había olvidado el cuento de la propaganda!

La realidad de aquellos eficacísimos avances fué la actuación del Ejército alemán del Aire. Para conseguir los resultados inmediatos fué menester proceder con aquella inverosímil celeridad sobre las vías de repliegue del enemigo, tanto como sobre las formaciones que pretendían llegar como tropas de refresco; y para todo ello, lo esencial fué el aniquilamiento de la Aviación enemiga.

La fórmula empleada fué la de las oleadas ininterrumpidas. El Ejército alemán del Aire consiguió parcialmente inmovilizar al Cuerpo de Ejército de Posen, y totalmente frustró los intentos de ataque a fondo y en grandes proporciones. Al propio tiempo, los pilotos de bombardeo lograron interrumpir la circulación ferroviaria en la línea Varsovia-Posen, con destrucciones directas de los trenes cargados de tropas y material, y de muchas de las obras de fábrica de esa línea. Cuando las urgentes reparaciones se intentaban y los oficiales pretendían reagrupar a las tropas para iniciar transbordos que salvaran parte de las Unidades, nuevos ataques aéreos se desencadenaban sin tregua; y los soldados, desmoralizados por completo, escapaban en todas direcciones, sin que fuera posible evitarlo por ningún mecanismo de la disciplina y la jerarquía, perdidas ante los reiterados fracasos. Con estos ataques sistemáticos y la colaboración inmediata de las Divisiones blindadas, se impidió al enemigo restablecer puntos de apoyo en las líneas naturales de su defensa, que buscaban desesperadamente sus baluartes en los ríos Weichsel y San. Sin punto de reposo se acometió a los polacos al Oeste del curso de este río, y el Ejército, que no había tenido tiempo de organizar allí, como quiso intentar, unas formaciones tácticas completas, tampoco pudo organizar muy seria resistencia.

Todavía, no obstante, hubo jornadas más dramáticas en la campaña en Polonia. Vinieron más tarde y adquirieron infernal relieve, cuando la insensatez del Mando quiso hacer plaza fuerte de una capital de un millón de habitantes, cuyo Ejército de cobertura había sucumbido por completo, y cuyas líneas de defensa eran prácticamente inexistentes.

Otros terribles episodios precedieron a la llegada de los Ejércitos alemanes de Tierra ante Varsovia, y siempre el Ejército del Aire tomó decidido papel en la lucha para forzar las soluciones rapidísimas. Este apoyo directo de la Aviación alcanzó fases de inusitada violencia contra los restos del Ejército polaco que, cercados, intentaron una desesperada defensa, con la vana pretensión de romper los barrotes de fuego de las tremendas tenazas que se iban cerrando con furia de fuego. La gran batalla del Weichsel, con los encarnizados combates de Kutno y de Bzura; la completa destrucción de las Divisiones que trataron de hacerse fuertes en Radom, primero, y poco después al oeste del río Weichsel y el río San, en el amplio espacio comprendido entre Lublín y Lemberg, no fueron, en realidad, sino un anticipo disminuido de esa otra gran catástrofe que luego iban a sufrir en Flandes las Divisiones aliadas de franceses, ingleses y belgas; y del mismo modo que aquellas batallas fueron lecciones terribles que no aprovecharon los que luego serían barridos



desde Yprès a Lille, tampoco los observadores y consejeros de la resistencia, más criminal que estúpida, en Varsovia, aprendieron de este drama. Asimismo esas catástrofes no sirvieron para evitar el desastre de Rotterdam y las catástrofes de los puertos del Canal de la Mancha. Y perdurarán en la Historia como pruebas de la tremenda eficacia de la Aviación, los ataques que desencadenó la Flota aérea n.º 4 contra Varsovia, cuando a las intimaciones a la rendición se respondió con gestos de irresponsable crueldad. Acaso si algún día se hace balance de esta guerra desde el punto de vista militar, será llegado el momento de exigirles responsabilidad a los locos o criminales que prolongaron la resistencia de una ciudad como Varsovia, para darse la satisfacción de verla en gran parte destruida.

En la campaña de Polonia, la actuación del Ejército alemán del Aire, y singularmente de las fuerzas de las Flotas aéreas números 4 y 1, mandadas, respectivamente, por los Generales Löhr y Kesselring, fueron factores determinantes del éxito rotundo y rapidísimo. La superioridad alemana no fué solamente la del número, puesto que por razones fáciles de comprender —y luego hablaremos de ellas— el Ejército alemán del Aire no llevó al cielo de Polonia gran parte de sus flotas. Esta superioridad fué más aún la del material, moderno y eficiente, y la de los hombres, preparados y disciplinados para una lucha por su existencia, que es la razón de la existencia de la propia Alemania. De ahí que esta campaña no fuera sino el primer acto, durante el que, por cierto, la conducta de los Aliados resultara entonces casi inexplicable. Hoy, no.







### III

## LOS PRECIOSOS RESULTADOS DE LA OBSERVACION

En tanto que la guerra se desarrollaba con vertiginosos resultados en los campos de Polonia, por la intervención resuelta de las Flotas aéreas números 1 y 4, con todos sus elementos decisivos, otras dos flotas de análoga estructura, las números 2 y 3, quedaban en el Oeste con la misión esencial de cubrir la retaguardia, auxiliadas en todo caso por las fuerzas de la Marina de guerra y sus correspondientes instalaciones marítimas.

Por aquella fecha no se podía creer en la inactividad de las flotas y los ejércitos aliados en los campos del Oeste; sino más bien todo lo contrario. Aun ahora mismo, que han pasado varios meses, resulta más que inexplicable, increíble y terriblemente doloroso para los que creyeron en las promesas de las Potencias democráticas, aquella tremenda pasividad en las horas dramáticas durante las que se debatía para Polonia el ser o no ser. Semejante abstención total no podía ser considerada probable; y como es lógico, Alemania estuvo preparada para rechazar un ataque que militar y políticamente considerado, parecía inevitable y hasta obligado. Lo que hubiera sucedido si Inglaterra y Francia desencadenan entonces uno o varios importantes ataques en el Oeste, es imposible de prever; aunque teniendo en cuenta las precauciones del Mando alemán, nosotros queramos sospecharlo. Pero salta a la vista que esta quedará como una de las más tremendas responsabilidades de los Mandos inglés y francés, que ni aun en las circunstancias técnicamente más propicias iniciaron esfuerzo alguno de amplia envergadura, destinado a aliviar la difícilísima situación del país al que habían lanzado a la contienda y cuyas garantías (?) habían proclamado.

Durante aquel plazo, mientras los Ejércitos alemanes se extendían por toda Polonia, las precauciones germanas en el Oeste fueron extraordinarias; y si el enemigo se hubiera decidido a intentar cualquier aventura, no habría encontrado lugar ni zona desamparado o más débilmente defendido. Mientras duró la campaña de Polonia, todos los sectores fronterizos y las extensas líneas de los frentes del Oeste estuvieron en alerta continua. Pero esta ininterrumpida alarma no fué señal de inquietud, sino todo lo contrario: punto de partida para una constante serie de observaciones y trabajos de comprobación de medios y defensas enemigos, que luego habían de rendir un fruto magnífico en tiempo oportuno. Las unidades de caza y de bombardeo de esas flotas y las secciones antiaéreas, redoblaron entonces su atención para demostrar a los enemigos que la guerra en Polonia no obligaba a disminuir ninguna de las precauciones en el Oeste. La presencia en el aire y la presteza para rechazar los conatos de agresión demostraron bien que se vivía en las filas alemanas en ese perpetuo estado de alerta; y hay motivos para suponer que aquella tensión de



las fuerzas encargadas de evitar toda posible sorpresa logró frustrar esos ataques, que sólo llegaron a iniciativas; y fué por consiguiente para el pueblo alemán uno de los aciertos bélicos rotundos, traducido en ahorro de vidas, de pérdidas y hasta de energías que luego tendrían la gran ocasión de derrocharse heroica y eficazmente.

La prudente conducta de alerta y vigilancia no quiso, empero, limitarse sólo a la pasiva defensa, sino que, aumentando los radios de acción de los vuelos de reconocimiento armado, halló que podía prestar a su país, y aun al Ejército que peleaba en el Este, inestimables servicios de colaboración. Y así fué.

Aquellas expediciones y aquellos raids aéreos sobre Inglaterra, Francia y el mar del Norte, fueron extendiéndose más y haciéndose más fructíferos en observaciones valiosas, a medida que el enemigo se limitaba a una pasiva defensa. En el curso de estos reconocimientos, durante el plazo de la campaña de Polonia, plazo que, como es lógico, luego se prolongó hasta que llegó otro momento decisivo, las unidades aéreas alemanas reunieron una documentada serie de perfectas fotografías, referentes a las instalaciones enemigas y a los mecanismos de lucha, lo mismo en el aire, en el mar como en la tierra, que fueron esos datos que, bien coleccionados y preparados, sirvieron en mayo de 1940 para que el Alto Mando alemán los distribuyera exactamente entre las unidades a las que se las confiaba misiones concretas, cuya previa explicación se reiteraba por prueba escrita y fotográfica.

Las observaciones aquellas fueron, pues, el precioso punto de partida para las realizaciones geniales de la primavera siguiente, con resultados insospechables y revolucionarios desde el punto de vista militar y sin parangón con ninguna otra histórica campaña.

La realidad es que la guerra en el Oeste, rapidísima y violenta, no tuvo, sin embargo, secretos para el Alto Mando alemán. La famosísima línea Maginot, con todas sus complicadas obras y líneas de fortificación, desde Belfort pasando por Weissenburg, Diedenhofen y Sedán, hasta la costa del Canal de la Mancha; los fuertes franceses de la zona más al interior; las carreteras estratégicas y líneas ferroviarias; los nudos y centros de refuerzo, aprovisionamiento y reservas, todo el mapa del suelo enemigo, no tenía ningún pequeño secreto para las alas alemanas, que habían aprovechado bien sus horas de vuelo.

Por lo que se refiere a los puntos de apoyo de la Escuadra inglesa en los puertos insulares, podría repetirse otro tanto. Aquellas bases, las instalaciones portuarias y el complicado movimiento de barcos desde el Canal a las islas Shetland y el mar del Norte, habían quedado presas en infinidad de fotografías y de observaciones de los pilotos, que conocían, mejor que él mismo, los caminos del enemigo.

Con este proceder se preparaba la guerra, si la obstinación democrática no quería evitar la prolongación del drama y aun hallaba cómoda y moral la negativa a cualquier solución pacífica, como la que el propio Führer iba a ofrecer en tiempo oportuno.

Todas aquellas observaciones completaron una apreciación de conjunto del problema, perfecta y global. Los que hayan tenido la curiosidad o el interés de seguir los episodios de la guerra, habrán podido comprender la ventaja del mando que conoce perfectamente al adversario y a cuyas iniciativas, por tanto, le es fácil anticiparse; y contrariamente, deducirán los perjuicios para los que carezcan de esos instrumentos.

A este respecto, la guerra actual ha dado un paso de gigante, basada en todas esas otras campañas, y singularmente la de España, de que hablábamos al comienzo. En la guerra española, las indicaciones de los observadores de los soldados del Caudillo se tradujeron en pruebas y movimientos fulminantes, que muchas veces desconcertaron a los rojos, llevándoles al desastre; mientras que éstos, incluso en aquellos episodios en los que lograron tomar la iniciativa, no usaron nunca de una observación, sino manejada con torpeza o medios primitivos; y eso que, por tratarse de una guerra civil, fueron posibles y aun frecuentes los mecanismos del servicio confidencial.



La consecuencia de esa verdadera riqueza documental no es preciso encarecerla en la guerra actual. Lo que ha logrado el reconocimiento alemán durante la campaña, no lo consiguió ejército alguno. Así, los golpes pudieron propinarse luego, de modo repentino e inesperadamente.

El enemigo no supo ni llegó a prever dónde, en qué forma y con qué elementos sería atacado, factores decisivos y elementales para organizar el contraataque. Con tales mecanismos de la rapidez y la instantaneidad, la ventaja de los terribles ataques alemanes decidieron la suerte de las batallas en unas horas. Tal sucedió con la empresa escandinava...

## RECONOCIMIENTOS ARMADOS

Cuando llegó el instante y el punto alquino la convicción de las maquinaciones británicas, decidió anticiparse a ellas. Y algún día se sabrá, a este propósito, todo lo que había de evidencia en las resoluciones inglesas de la extensión de los campos de batalla en provecho propio, y con qué exactísima interpretación de la oportunidad fueron frustrados aquellos intentos.

Fuero la ignorancia de los aliados acerca del lugar y el momento en que sobrevendrían los ataques, y tampoco fueron entonces, como siempre, totales, absolutos. La ventaja de la decisión suprema, con la suprema dominación de los sistemas de hacer la guerra, le dio uno de los golpes clave del Ejército alemán que tocara su Ca. 999.

De ahí en adelante, las ofensivas violentas de la guerra a cabo las fuerzas alemanas por la complejidad de la organización, fueron completa sorpresa para el enemigo. La invasión del Canal Alberto y la captura de la línea Maginot en las proximidades de Sedan, resultaron inesperadas operaciones para las unidades atacantes. Exactamente la guerra que los aliados atacaron en el bajo Somme y en la Charoapa en Argona, en Sarabach y en Colmar. Y todas estas victorias sorprendieron, sencillamente, como los de los acrupulosos, como los de los detalles de los reconocimientos en los aviones del Reich, durante aquellos meses tranquilos del invierno y la primavera de 1940.

Este plazo de "tranquilidad" se ha llamado también de reconocimiento, y tiene además, un apelido: reconocimiento "armado". Esta será la verdadera acepción, que yo voy a tratar de explicar.

Naturalmente, los aviones de reconocimiento que tan excelente servicio iban a prestar en lo que se llama identificación de la guerra, no estaban indefensos. Por el contrario, iban bien armados, y su papel era muchas veces ofensivo, porque así se aprovechaba el momento y el largo desplazamiento del avión. Es decir que al hecho de reconocer, los aviones armados, se quiere expresar una fórmula o sistema de ataque con los que se cubrían varias e importantes cualidades. Porque el avión, en esas épocas, no solamente no temía, sino que en numerosas ocasiones iba a enfrentarse al enemigo — barco, batería, o avión — allí donde le descubriera.

Los constantes reconocimientos armados constituyeron un éxito rápido y de sorprendentes consecuencias para el Ejército alemán del Aire, no sólo de tocar los singulares beneficios. Estos vuelos rápidos y dilatados raids hasta los puntos de apoyo más importantes de la poderosa Royal Fleet, situados a más de 100 kilómetros de distancia de las bases alemanas, aseguraron la seguridad de los aviones con que contaban las alas germanas. De tal suerte y con tal persistencia, que las Unidades de guerra británicas se decidieron pronto a abandonar sus reducidos en la costa orien-







#### IV

### RECONOCIMIENTOS ARMADOS

Cuando llegó el instante y el Führer adquirió la convicción de las maquinaciones británicas, decidió anticiparse a ellas. Y algún día se sabrá, a este propósito, todo lo que había de evidencia en las resoluciones inglesas, de la extensión de los campos de batalla en provecho propio, y con qué exactísima interpretación de la oportunidad fueron destruidos aquellos intentos.

Pero la ignorancia de los aliados acerca del lugar y el momento en que sobrevendrían los ataques principales, fueron entonces, como siempre, totales, absolutas. La ventaja de la dirección suprema, con la suprema definición de los sistemas de hacer la guerra, ha sido uno de los éxitos clave del triunfo alemán que encarna su Caudillo.

De ese modo, las ofensivas violentas que llevaron a cabo las fuerzas blindadas, pese a la complejidad de la organización, fueron completa sorpresa para los enemigos. La travesía del Canal Alberto y la ruptura de la línea Maginot en las proximidades de Sedán, resultaron inesperadas operaciones para las tropas aliadas. Exactamente lo mismo que los tremendos ataques en el bajo Somme, en la Champagne, en Argona, en Sarrebruck y en Colmar. Y todas estas verdaderas sorpresas fueron, sencillamente, consecuencia de los escrupulosos, constantes y detallados reconocimientos de los aviadores del Reich, durante aquellos meses tranquilos del invierno y la primavera de 1940.

Ese plazo de "tranquilidad" se ha llamado también de reconocimiento, y tiene además, un apellido: reconocimiento "armado". Esta será la verdadera acepción, que yo voy a tratar de explicar.

Naturalmente, los aviones de reconocimiento que tan excelente servicio iban a prestar en lo que se llama identificación de la guerra, no estaban indefensos. Por el contrario, iban bien armados, y su papel era muchas veces ofensivo, porque así se aprovechaba el esfuerzo y el largo desplazamiento del avión. Es decir: que al hablar de reconocimientos armados, se quiere expresar una fórmula o sistema de ataques con los que se cubrían varias e importantes finalidades. Porque el avión, en estas pruebas, no solamente no rehuía, sino que en numerosas ocasiones iba al encuentro del adversario —barco, batería costera o avión— allí donde le descubriera.

Esos constantes reconocimientos armados constituyeron un éxito rotundo y de trascendentes consecuencias para el Ejército alemán del Aire, que había de tocar los tangibles beneficios. Estos magníficos y dilatados raids hasta los puntos de apoyo más importantes de la poderosa Home Fleet, situados a más de mil kilómetros de distancia de las bases alemanas, demostraron la seguridad de los medios con que contaban las alas germanas. De tal suerte y con tal persistencia, que las Unidades de guerra británicas se decidieron pronto a abandonar sus reducos en la costa orien-



tal de Escocia y los de las islas Orcadas y Shetland, para marchar en busca de refugios menos inseguros, en la costa oeste escocesa. Pero con ello, el dominio británico en el mar del Norte tenía que sufrir un rudo golpe, al par que la vigilancia de aquel mar disminuía considerablemente.

Entretanto, las hazañas de los barcos alemanes, desde el "Bremen" al "Altmark", que consiguieron llegar a las costas de la Patria luego de cruzar las aguas del mar del Norte, fueron tema increíble de gentes y diarios de todo el mundo. La realidad, cuando se conozca detalladamente, superará a lo imaginable; pero tales proezas fueron sólo posibles, contando con aquellos servicios meticulosos que realizaron los aviones de reconocimiento armado, sin pausa de día ni de ocasión, en aquella temporada de tranquilidad en la guerra: durante el invierno y la primavera de 1940. Aquellos vuelos y los raids a distancias hasta ahora desconocidas, que en el porvenir serán motivo de sensación y asombro, proporcionaron elementos de juicio y detallados datos para las operaciones siguientes, de un valor inapreciable para el Estado Mayor, que los estudió con minuciosidad prolija y supo sacar las conclusiones precisas para los planes ulteriores. Pero, además, semejantes alardes de los jinetes de los «reconocimientos armados» quedarán como motivos de honor y heroísmo para los pilotos que los llevaron a cabo felizmente tantas veces, venciendo tantos obstáculos y mereciendo el título de verdaderos revolucionarios de las prácticas del aire.

Pero la ignorancia de los aliados acerca del lugar y el momento en que sobrevendrían los ataques principales, fueron entonces, como siempre, totales, absolutas. La falta de la dirección superior, con la oportuna definición de los sistemas de hacer la guerra, ha sido uno de los factores que en el futuro alemán que encarna en Canadillo.

De ese modo, las ofensivas violentas que llevaron a cabo las fuerzas blindadas, pese a la complejidad de la organización, fueron completas sorpresas para los enemigos. La travesía del Canal Alberto y la captura de la línea Maginot en las primeras semanas de la guerra, resultaron inesperadas operaciones para las tropas aliadas.

Exactamente lo mismo que los temidos ataques al bajo Somme, en la Champagne, que en Ardenas, en Sarrrebruck y en Colmar. En todas estas verdaderas sorpresas, consecuencia de los reconocimientos, constantes y detallados, de los aviones armados.

Los reconocimientos de los avisadores del Reich, durante aquellos meses tranquilos del invierno y la primavera de 1940.

Este plazo de "tranquilidad" se ha llamado también de reconocimiento, y tiene además un apelido: reconocimiento "armado". Esta es la verdadera acepción que yo voy a tratar de explicar.

Naturalmente, los aviones de reconocimiento que tan excelente servicio iban a prestar en lo que se llama identificación de la guerra, no estaban indolentes. Por el contrario, iban bien armados, y en papel era muchas veces ofensivo, porque así se aprovechaba el esfuerzo y el largo desplazamiento del avión. Es decir, que al hablar de reconocimientos armados, se quiere expresar una fórmula o sistema de ataques con los que se cubrían varias e importantes finalidades. Porque el avión, en estas

pruebas, no solamente no temía, sino que en numerosas ocasiones iba al encuentro del enemigo — barco, batería costera o avión — allí donde le descubría.

Esos constantes reconocimientos armados constituyeron un éxito rotundo y de trascendentes consecuencias para el Ejército alemán del Aire, que había de localizar los tanques enemigos y disparar contra ellos hasta los puntos de apoyo más importantes de la poderosa Home Fleet, armados a más de mil kilómetros de distancia de las bases alemanas, demostraron la seguridad de los medios con que

contaban las alas germanas. De tal suerte y con tal potencia, que las Unidades de guerra británicas se decidieron pronto a abandonar sus reducidos en la costa orien-



## GUERRA RELAMPAGO EN ESCANDINAVIA

Las lecciones deducidas de la campaña de Polonia y las documentadas referencias facilitadas por los servicios de "reconocimiento armado", iban a ser base de otro brevísimo ciclo de operaciones destinadas a asombrar al mundo. Pero es menester que sinceramente confesemos a nuestros lectores que la guerra en Escandinavia fué un éxito rotundo, basado en conceptos nuevos; pero al que se llegó como en una soberbia improvisación.

No tenía Alemania, al comenzar la guerra, intención alguna ofensiva contra Noruega, país con el que le unían tradicionales signos de amistad. Mas bien pronto, fueron de notar las pruebas de la ingerencia británica para rodear al pueblo alemán de obstáculos por todas partes. Incluso influyendo en esos países que se decían neutrales y cuya neutralidad era un equívoco, cuando no un juguete, en manos de Albión.

Fatalmente llegó el instante como una de esas crueles exigencias de la guerra; y de nuevo, con precisión maravillosa, Alemania se lanzó a dar el terrible golpe, adelantándose no más que unas horas a su eterna rival.

La gran diferencia de la guerra en Escandinavia estuvo no ya en la rapidez fulminante de los insospechados ataques, sino especialmente en la íntima colaboración de las fuerzas armadas, operando con identificación total.

Mientras en Polonia el Ejército del Aire marchó en colaboración permanente con el Ejército de Tierra, y en el mar del Norte los pilotos que se dedicaron metódicamente a la tarea de los "reconocimientos armados" operaron en contacto con la Marina de guerra, la campaña en Noruega tuvo que contar, para lograr su vertiginoso éxito, con esta estrecha, permanente y efícamísima identificación de las tres Armas, que lograron unos resultados sin precedentes en la historia de los triunfos bélicos, como sucedidos fulminantes.

Preciso es recordar aquí, la dificultad con que universalmente se ha considerado, a través de los siglos, toda maniobra de desembarco; y en la actualidad, y pese a este desconcertante episodio en Escandinavia, los tratadistas militares no han cambiado mucho de opinión. Estas batallas de Noruega, lo que han venido a probar una vez más, es el espíritu y la decisión de un gran pueblo que, lanzado a una empresa por iniciativa de su Jefe, no se arredra ante ningún obstáculo y sabe vencerlos todos; contando, esto sí, con la prodigiosa facultad de organización que nace de una perfecta y meticulosa disciplina.

Para iniciar la campaña escandinava, decidida por el Führer con esa singular y genial anticipación de todas las fases de la guerra, el Alto Mando alemán lo único que presumió y recomendó a todos los mandos a sus órdenes, fué que las precaucio-



nes inmediatas para que la acción no pudiera fracasar, se adoptaran como si Inglaterra fuera capaz de llevar allí una flota muy superior a todas las previsiones imaginables, y hasta posibles.

No solamente no se debía desdénar al enemigo, sino que era menester pensar en una resistencia encarnizada, contando con varias divisiones de la Home Fleet, concentradas rápidamente para frustrar el propósito germano; y había que calcular en los riesgos de las largas travesías alemanas, por mares que prácticamente se encontraban, además, bajo el fuego de las fuerzas aéreas británicas, que contaban para moverse con un radio de acción —entonces— infinitamente más breve que el de las alemanas.

Pero, sobre todas las restantes consideraciones, la acción en Noruega debía ser llevada con rapidez inigualada en toda otra campaña; y de esa velocidad —tal era la previa conclusión— dependería el éxito final. No se podía, pues, soñar en acciones que por distintos caminos buscaran idéntica finalidad, sino que se hacía preciso aunar todos los esfuerzos en un martillazo único y violentísimo. El propósito de luchar primero con la Aviación enemiga, tal como se llevó a cabo en Polonia, era ofrecer un plazo abierto, con grave riesgo. Tratar de dismantelar las fortificaciones enemigas con oleadas de Aviación, resultaba igualmente comprometido, por la iniciativa que dejaba en manos de la Escuadra británica, que seguramente se concentraría en el mar del Norte...

La solución de este concreto problema, que ahora puede parecer tan fácil cuando se tienen los datos de las dos partes que sirven para juzgar del éxito de la rapidez alemana y del fracaso de la lentitud inglesa, fué entonces, sin embargo, el tema más importante de la guerra, y tal vez punto decisivo en su complicada evolución. Y aquella solución que se adoptó, constituye el golpe más audaz, pero también el mecanismo más revolucionario, más original y más increíble, entre todos los que se han utilizado en la campaña.

Por vez primera se ha utilizado el Ejército alemán del Aire como formando parte integrante de todas las demás fuerzas armadas. Es decir: que en esta campaña la soldadura resultó tan completa, que las tropas del Ejército del Aire se hubieron de comportar, porque así convenía al Mando, como fuerzas de tierra, de mar o de aire, según los casos y según el imperativo de las difíciles circunstancias en que fueron empleadas para cada fase.

Si se piensa que a esta conclusión previa, y a la consiguiente realización práctica, llegó el Estado Mayor alemán tras una breve apreciación de conjunto, sin disparidad alguna de criterio y con leves indicaciones que reforzaban las matizaciones de la ardua empresa que en realidad se iba a "inventar", se comprenderá hasta qué punto viejos datos y nuevos sucesos habían sido profundamente estudiados para sacar las consecuencias que se buscaban, como fruto del mayor esfuerzo realizado nunca por una nación.

Simultáneamente se iniciaron las operaciones en Dinamarca y en Noruega. Merced a la noble actitud del Rey Cristián, no hubo obstáculos en el territorio danés, que se libró de todo infortunio y salvó, además, la integridad y la independencia de su país. Pero es que en Dinamarca los gobernantes no tenían punibles concomitancias con los políticos británicos...

En Noruega se desarrollaron los sucesos de bien distinto modo, y con ello el mundo conoció una de las más extraordinarias proezas bélicas de ésta y de todas las guerras. Por los numerosos documentos secretos que luego fueron hallados, se conoce hoy, sin género de dudas, hasta qué extremos aquel Gobierno de los noruegos había hipotecado su libertad de acción en favor de los ingleses, y qué órdenes concretas se habían circulado disponiendo que los soldados noruegos recibieran en triunfo a las tropas inglesas, y trataran a las alemanas como enemigas, si éstas se decidían a atacar. Consecuencia de ello, cuando los soldados del Ejército alemán del Aire recibieron la orden de anticiparse al golpe inglés, en muchos aeródromos noruegos



fueron recibidos como tales enemigos: las baterías antiaéreas les persiguieron, y aun después de aterrizar tuvieron que reñir verdaderas batallas para conseguir sus objetivos. En semejantes ocasiones, forzados por la perentoriedad de cumplir las finalidades terminantemente previstas, las tripulaciones de los aviones se comportaron como verdaderas tropas de asalto, funcionando por vez primera al modo de soldados de una Infantería improvisada por la fuerza de las dramáticas circunstancias. Muy pronto, sin embargo, estas primeras tripulaciones que desembarcaron y se apoderaron de varios aeródromos noruegos, fueron auxiliadas por contingentes numerosos de tropas del Ejército de Tierra y del Ejército del Aire que llegaron en ininterrumpidos transportes marítimos, forzando todos los obstáculos.

Después de llegar estos refuerzos, y con el apoyo de nuevos hombres y material que descendía de los aires, los nuevos ataques a las bases noruegas que pretendían resistir, fueron fulminantes, y la ocupación casi completa de todos los objetivos no se aplazó. En varias escaramuzas, la Artillería antiaérea alemana hubo de ser empleada como medio de apoyo para amenazar determinados aeródromos donde la resistencia se prolongaba algunas horas; y apenas esa resistencia se había quebrantado, las mismas piezas antiaéreas tenían que quedar emplazadas para la defensa de las bases noruegas, que apenas conquistadas, ya sufrían el asedio de los aviones británicos. Pero lo más importante, la inutilización de la Aviación noruega, fué objetivo logrado con la conquista, además, de todas sus bases y puntos de apoyo, que pasaron a ser los del Ejército alemán en su nueva y difícil empresa por tierras y mares nórdicos. Y así, con gesto espectacular, que estudiado ahora fríamente, al cabo de unos meses, asombra por lo que tiene de audaz, tanto como por lo que tiene de suprema seguridad en los modernos medios de combate, los alemanes se adueñaron de los aeródromos de Noruega, que fué tanto como dominar la tierra, el cielo y el mar de Escandinavia, que parecían, horas antes, dependencias inalienables de Inglaterra. Porque, además, durante el tremendo esfuerzo, aun no bien estudiado en los complejos detalles, el Ejército alemán del Aire hubo de dedicarse simultáneamente, con aprovechamiento efficacísimo de horas de vuelo y de servicios plurales, a proteger la marcha de los transportes marítimos contra las asechanzas de los aviones enemigos, al propio tiempo que a vigilar las bases recién conquistadas, y en algunas de las cuales todavía se esperaban reacciones de las tropas noruegas, que pugnaban por rehacerse. Tales finalidades fueron logradas, cumpliendo siempre los soldados del aire varios objetivos en cada raid; y así, el piloto que marchaba a apoyar un aeródromo donde la situación no estaba enteramente despejada, apenas cumplida su misión terrestre regresaba al punto de partida, buscando aquellos caminos del mar del Norte frecuentados por los transportes alemanes de tropas en su ir y venir febril, donde a menudo la sola presencia de las alas alemanas era motivo suficiente para que los enemigos se alejaran.

Tal mecanismo, de abrumador "servicio" para el Ejército alemán del Aire, no sólo contribuyó al rápido y rotundo éxito, sino que sirvió para frustrar en gran parte los ataques aéreos de los ingleses y su propósito de trasladar, por su parte, a Noruega, grandes contingentes de tropas.

Definitivamente instalados los alemanes en las bases noruegas, todavía la campaña se prolongó. Los restos del Ejército noruego se unieron a las tropas británicas de desembarco, y Alemania se dispuso a completar el esfuerzo con nuevos gestos de decisiva violencia. Es menester convenir, al referirnos a estos episodios, que al triunfo alemán contribuyó en gran parte, la incomprensible torpeza y el desorden de los mandos británicos.

Hay que recordar que las tropas expedicionarias británicas eligieron los puertos de Andalsnes y Namsos para sus desembarcos. Pero nuestros lectores tal vez ignoren que, según han confesado muchísimos prisioneros, y conforme fué fácilmente comprobable por testigos y documentos abandonados por los ingleses, aquellas tropas de desembarco no disponían de lo más indispensable para intentar semejante aven-



tura. Asombra semejante conducta en un país de la tradición marítima y militar de Inglaterra; pero así fueron los sucesos que tanto favorecieron luego la durísima acometida germana.

Gran número de los hombres que desembarcaron, carecían de equipo. El que tenía fusil no llevaba casco, y los que se cubrían con casco andaban escasos de munición. En suma: un Ejército con moral poco elevada, como consecuencia de las dificultades que saltaban a la vista, que la Escuadra inglesa no podía conjurar, y cuyo equipo resultaba malo o incompleto.

Contra esas fuerzas, el Ejército alemán del Aire redobló su durísima actividad, seguro de lograr el rápido aniquilamiento; y las oleadas de sucesivos bombardeos alcanzaron uno tras otro a casi todos los contingentes. Con una más grave complicación para los ingleses expedicionarios: seguidamente, los ataques aéreos alemanes se alejaron por el momento de las costas noruegas, para ir a buscar los transportes británicos que acudían apresuradamente con hombres y material en abundancia, y que, a pesar de la protección decidida de los barcos de guerra, se hundieron varias veces en el mar.

Tremendo y dramático fracaso del poderío inglés, la durísima lección parece como advertencia y anticipo de ese otro desastre que los ingleses estaban destinados a sufrir en el Canal de la Mancha, varios meses después.



## VI

### EPILOGO, DESASTRE Y RETIRADA DE LOS ALIADOS

De esta campaña en Noruega destaca un hecho singularísimo que es menester poner bien de relieve: los combates por la posesión y en torno a Narvik. Aquí, los cazadores alpinos de la Marca del Este, reforzados desde el principio por las tripulaciones de aquellos heroicos destructores hundidos ante el puerto, luchando a más de dos mil kilómetros de la Patria, en esas posiciones enteramente aisladas del Círculo Polar Artico, resistieron impasibles, contando para ello con el solo apoyo del Ejército alemán del Aire. Ahora bien; cómo éste les fué prestado, y qué lujo de heroísmos en rivalidad permante de servicios fueron posibles, formaría por sí sola —y seguramente se escribirá algún día— una narración maravillosa e impresionante, en la que no nos podemos detener.

Fué el Ejército del Aire el encargado de sostener constantemente a aquel puñado de valientes, asegurándoles por vía aérea el abastecimiento no ya de material, sino de hombres. Para tales servicios no fué nunca tenido en cuenta el factor tiempo. Los soldados de Narvik tenían que ser aprovisionados, y ni el viento, ni la nieve, ni las peores condiciones atmosféricas interrumpieron un solo día la difícilísima comunicación, que puede calificarse de extraordinaria desde los puntos de vista técnico y heroico. Pero semejante conducta frustró los propósitos ingleses, que no pudieron siquiera apuntarse un pequeño éxito a costa de la breve guarnición de Narvik; y que cuando al cabo pusieron el pie en las ruinas del pueblo, fué como prólogo de una inmediata y definitiva retirada, no ya de Narvik, sino de Noruega entera.

Durante esas operaciones ininterrumpidas del Ejército alemán del Aire, las unidades de la Flota británica entre Narvik y Stavanger, no gozaron de instante de reposo. En fin; luego de la retirada, y como la persecución encarnizada continuara sin tregua, la Escuadra inglesa, con la ayuda de la francesa, tuvo que intervenir para proteger la retirada del Cuerpo expedicionario británico y parte del Ejército noruego, cuando los Aliados adoptaron la decisión de abandonar la campaña escandinava, que hubiera conducido al desastre completo de sus tropas de tierra y de mar.

Todavía, sin embargo, los aviones alemanes causaron enormes pérdidas a los fugitivos; y un momento llegó en que el mundo pensó que allí podía concluir la guerra, porque a la lista de destructores, transportes, torpederos y cruceros ingleses hundidos, vino a añadirse el nombre de un poderoso acorazado.

La campaña de Noruega no era, empero, el fin de la guerra, como no lo había sido el epílogo rotundo de Polonia, porque el desmedido orgullo de Albión aun no lo quería. Creían —y aun deben seguir creyéndolo— los políticos británicos, que nada importa al mundo con tal de que sus privilegios se salven. Pero es evidente que la vieja concepción democrática ha fracasado por entero.



En esa campaña escandinava, muchos viejos moldes de la más reputada técnica militar han caído arrumbados para siempre; y el Jefe de aquel Ejército de Tierra, entonces Capitán General, hoy Mariscal de Campo, Milch; el Jefe de la Flota aérea número 5, Teniente General Stümpff, y el Teniente General Geisler, Jefe del X Cuerpo de Aviación, merecen bien de su Patria y quedarán en el porvenir como jefes e inspiradores de la más breve y original de las epopeyas.

Realmente, con la campaña de Escandinavia se ha abierto un nuevo capítulo de las guerras marítimas, que todavía no puede cerrarse. Las innumerables consecuencias de los episodios rápidos, originales y desconcertantes, están por estudiar, y bien pudieran influir en el inmediato futuro desarrollo de esta guerra, que tendrá que escribir en el mar alguna de sus decisivas páginas. Lo indiscutible es que el Arma aérea ha acabado con el concepto de "dominio de los mares" y monopolio de las rutas oceánicas. Lo que sea el futuro, depende de Dios; pero en lo que toca al presente, los hombres han fraguado ya una auténtica revolución de los procedimientos bélicos, cuyas consecuencias primeras son que los pueblos débiles no son tan débiles como se creía frente a las tropelías de los fuertes; y el Ejército alemán del Aire puede considerarse héroe de esta revolución, porque puso término al mito de la invencibilidad de la Flota inglesa, persiguiéndola y acosándola por todos los mares donde hasta entonces extendió su orgullo.

De esta campaña en Noruega, donde los combates por la posesión y en torno a Narvik, April, los cazadores aéreos de la Marina del Este, repletos desde el principio por las tripulaciones de aquellos barcos destruidos hundidos ante el puerto, luchando a más de dos mil kilómetros de la Patria, en esas posiciones enteramente aisladas del Ejército Alemán, resistieron implacables, contando para ello con el apoyo del Ejército Alemán del Aire. Ahora bien, como éste por las grandes y rápidas hazañas de su aviación permitía de manera que los barcos podían tomar a su vez una ventaja sobre ellos, una ventaja maravillosa y inesperada, y rápidamente se creó la idea de que no podíamos detenerlos, sino que los debíamos destruir. Fue el Ejército del Aire el encargado de destruirlos, y en efecto, los cazadores por vía aérea el cumplimiento no ya de material, sino de hombres. Para tales servicios no fue una sencilla en cuenta el factor tiempo. Los soldados de tierra tenían que ser aporreados, en el viento, en la niebla, en las tormentas atmosféricas infernales, en medio de la dificultad de comunicación, que sólo facilitaba de extraordinaria manera, que no pudieran herirlos. Pero semejante conducta llevó los propios ingleses, que no pudieron siquiera apuntarse un pequeño éxito a costa de la breve guarnición de Narvik, y que cuando el cabo pasaron el río en las ruinas del pueblo, fue como prólogo de una inmediata y definitiva retirada, no ya de Narvik, sino de Noruega entera.

Durante esas operaciones interminables del Ejército alemán del Aire, las unidades de la Flota británica entre Narvik y Stavanger, no gozaron de instante de reposo. En fin, luego de la retirada, y como la persecución encarnizada continuaba, se vio que la Flota inglesa, con la ayuda de la francesa, tuvo que intervenir para proteger la retirada del Cuerpo Expedicionario Británico y parte del Ejército Alemán, cuando los Aliados adoptaron la decisión de abandonar la campaña, y cuando, después de haber conducido al desastre completo de sus tropas de tierra y de mar.

Todavía en embargo, los aviones alemanes causaron enormes pérdidas a los ingleses, y el momento llegó en que el propio poder que allí podía cambiar la guerra, por la lista de destructores, transportes, torpederos y cruceros ingleses, hundidos, vino a confirmar el nombre de un poderoso acorazado.

La campaña de Noruega no era, tampoco, el fin de la guerra, como no lo había sido el episodio de Polonia, porque el desarrollo según de África aun no se había dado, y aun deben seguir creyéndose — los políticos británicos, que nada importa al mundo con tal de que sus privilegios se salven. Pero es evidente que la vieja concepción democrática de la guerra por ejército.



## VII

### LA OFENSIVA DEL OESTE

El día 10 de mayo, la orden de Hitler más decisiva, entre todas sus inesperadas resoluciones, llegó a los Mandos de todo el Ejército; y, naturalmente, no hubo discusiones ni dudas de ningún género. El Führer mandaba; los demás iban a obedecer con esa estrecha y compacta unidad que ha constituido el factor más importante del éxito.

Pero todas las enseñanzas de las campañas anteriores no habían sido vanas, sino que, por el contrario, sirvieron para que los Estados Mayores del Ejército alemán adaptaran sus observaciones recientes a las realidades prácticas que las originales pruebas de la guerra les tenían que exigir frente a los nuevos enemigos; y de entre tantas y tan complejas lecciones, esas que el Ejército del Aire había dado y había recibido, fueron las que mayor influencia tuvieron en los acontecimientos que inmediatamente se iban a desarrollar en el teatro de operaciones del Oeste (1).

Necio sería decir que el Estado Mayor estaba desprevenido frente a los sucesos siguientes; pero afirmación incierta la de suponer que las campañas han obedecido a un plan previamente trazado con gran antelación. Por el contrario; lo rigurosamente exacto es que, a medida de las asechanzas inglesas, Alemania, instantáneamente ha tomado el camino, sin vacilaciones, mas eficaz para atender a su legítima defensa; y de aquí que hoy pueda escribirse, del bloqueador bloqueado.

(1) Será interesante para nuestros lectores conocer los nombres de los actores que dirigieron estas decisivas operaciones. El Mariscal de Campo, hoy Mariscal del Reich, de acuerdo y absolutamente identificado con el Jefe de Estado Mayor del Aire, General de Brigada entonces, hoy Teniente General Jeschonnek, habían confiado la puesta en ejecución de las grandes operaciones en el Oeste a las Flotas aéreas números 2 y 3, mandadas, respectivamente, por los Tenientes Generales, hoy Mariscales de Campo, Kesselring y Sperrle, con el concurso del General de Brigada, hoy General de División, Speidel, y el Coronel, hoy General de Brigada, Korten, designado Jefe de Estado Mayor.

Las dos Flotas aéreas disponían del I Cuerpo de Aviación, mandado por el Teniente General, hoy Capitán General, Grauert; del II Cuerpo de Aviación, mandado por el General de Brigada, hoy Teniente General, Loerzer; del IV Cuerpo de Aviación, mandado por el Teniente General Keller; del V Cuerpo de Aviación, mandado por el General de Brigada, hoy Teniente General, Ritter von Greim; del VIII Cuerpo de Aviación, al mando del General de Brigada, hoy Teniente General, Freiherr von Richthofen; del I Cuerpo de Antiaéreos, mandado por el Teniente General, hoy Capitán General, Weise; del II Cuerpo de Antiaéreos, al mando del General de Brigada, hoy General de División, Coeler; y las tropas de paracaidistas, al mando del General de División, en la actualidad Teniente General, Student. A estas unidades antiaéreas, ya citadas, hay que añadir las unidades mandadas por el General de División Bogatsch.

En la dirección de las operaciones del Ejército del Aire hay que mencionar de modo especial al General de División von Seidel, del Estado Mayor; al Jefe de la sección de operaciones del E. M., también General de Brigada, Hoffmann von Waldau, y al Jefe de la 3.ª Sección, Teniente Coronel entonces, hoy Coronel, Schmid.



Aquellas enseñanzas de las viejas campañas y las lecciones de las recientes operaciones en Polonia y en Noruega, fueron resumidas y convertidas en un verdadero cuerpo de doctrina que se estudió breve, pero profundamente; y consecuencia de ello, los preparativos cuidadosamente estudiados por el Estado Mayor del Aire, que llegaron a la preparación de los más nimios detalles. Estos detalles y aquella concepción serían luego la garantía del triunfo que personalmente dirigió el Mariscal de Campo, hoy Mariscal del Reich, Goering, secundado por el Capitán General, hoy Mariscal de Campo, Milch, como Secretario de Estado, y por el Teniente General, hoy Capitán General, Udet, como jefe supremo de los asuntos técnicos del Ejército del Aire.

Fueron decisivas las jornadas del 10 al 14 de mayo de 1940. Los comunicados del Alto Mando alemán pueden ilustrar perfectamente, a este respecto, mejor que ningún otro documento o escrito. Se repetía la guerra con aquella original concepción de violencia aniquiladora, que en unos días era capaz de destruir los más fuertes baluartes de la resistencia forjados en largos años de trabajos y dispendios. Pero como prólogo del avance, se desencadenaban furiosos ataques a cargo de las tropas del Ejército Alemán del Aire, que alcanzaban a los reductos enemigos en sus más sólidas y lejanas bases.

Las enseñanzas y las experiencias de Polonia y Noruega fueron repetidas y aumentadas. Desde el día 10 de mayo, los ataques que se lanzaron sobre Bélgica, Holanda y Francia fueron verdaderamente terribles; a tal punto, que luego de estas acciones previas el dominio del aire pasó a ser de los alemanes. Es precisamente lo que se había hecho en el Este y en el Norte, con tan felices resultados. Los ataques se dirigieron, por supuesto, contra la mayoría de las bases aéreas, y los golpes se descargaron sucesivamente, sin dar tiempo al enemigo para reponerse, y mucho menos para rehacer la moral, que de un golpe a otro iba disminuyendo. Estos esfuerzos en masa, en verdaderas oleadas, consiguieron plenamente su finalidad. Desde Metz hasta Reims y Lyon, siguiendo aquellas fotográficas observaciones tan metódica y porfiadamente logradas, lograron alcanzar un número de aviones que es muy difícil de precisar hoy a pesar de lo pasado, pero que se puede calcular entre trescientos y cuatrocientos, que fueron destruidos en una sola jornada; y en unos setenta y dos, los aeródromos atacados. Al día siguiente, 11 de mayo, el ataque continuó con la misma intensidad; y aunque el enemigo, preparado, extremó sus posibilidades defensivas, los aviones destruidos en tierra sobrepasaron con toda seguridad la cifra de doscientos cincuenta. Y como al propio tiempo la destrucción de cobertizos y arsenales era perseguida con la misma saña, se pueden deducir las consecuencias para los aliados, no solamente por las enormes pérdidas materiales, sino por lo que resulta más importante: los efectos en la moral y la reducción enorme de la eficacia combativa.

Correlativamente, la finalidad más perseguida, la desconexión de los servicios, estaba muy cerca de ser lograda. Ante todo, los Aliados tenían que atender a salvar cuanto se pudiera de cobertizos y arsenales incendiados; y entretanto, los servicios de abastecimiento y refuerzo de las líneas avanzadas, estaban desatendidos. Por lo que toca a las atenciones escrupulosas de otros servicios, como los de vigilancia, reparaciones, enlaces, etc., no hay que decir que sus fallos eran casi totales. En tales condiciones, un mando no puede forjar milagros, y ha de preocuparse, sobre todo, de restaurar la moral y atender luego a las medidas más urgentes para sostener lo que materialmente se derrumba. Estos son los primeros efectos de semejantes ataques en masa sobre las principales líneas y bases de la retaguardia, que tan extraordinarios resultados dieron antes en Polonia, como en Noruega, como luego en los campos de batalla del Oeste.

A pesar de este éxito inicial o, por mejor decir, merced a los inmejorables resul-



tados obtenidos, la ofensiva del Ejército alemán del Aire continuó en los siguientes días con ímpetus extraordinarios. En uno de los partes oficiales del O. K. W. (Alto Mando alemán) se hace referencia a estos éxitos cuando se habla de la destrucción de los servicios de enlace y de la desconexión de los mandos enemigos. Son los pasos obligados, difícilísimos, para llegar al fin propuesto en el más breve plazo posible.

En el tercer día de esta campaña, 12 de mayo de 1940, las actividades del Ejército alemán del Aire no se redujeron; antes, por el contrario, convencido de que los golpes precedentes estaban bien acusados, los aviones eligieron sus objetivos militares en los aeródromos enemigos más alejados del frente; y el balance de esa fecha es realmente impresionante: 190 aparatos enemigos fueron destruidos en tierra. Las consecuencias de estos alardes, al tercer día de oleadas, son fáciles de comprender: la Aviación francesa y su aliada la Aviación inglesa, que desde varios meses antes se encontraba en Francia, habían sido tan mutiladas en el espacio de tres o cuatro días, que su iniciativa dejaba de tener valor. La supremacía, el dominio del aire, pasaba a las alas alemanas; y esto, que era exactamente lo que se perseguía, tenía forzosamente que tener una repercusión inmediata en el curso de los bélicos acontecimientos. Tres hechos o aspectos de singular relieve, hijos de este esfuerzo victorioso del Ejército alemán del Aire, son la lección fácil de deducir de este comienzo de la campaña, y a los tres nos referiremos un poco más adelante.

Estas unidades aéreas del Ejército del Aire que luchaban su tiempo perfectamente cubiertas y protegidas, no habían sufrido apenas la acción de las defensas enemigas, y su formación en tiempo de guerra y sus preparativos eran muy sencillos.

Por primera vez, en la historia, se había conseguido, gracias a la cooperación de las unidades aéreas, la destrucción de los servicios de enlace y de la desconexión de los mandos enemigos, lo que era el primer paso para la victoria.

Las unidades aéreas del Ejército del Aire que luchaban su tiempo perfectamente cubiertas y protegidas, no habían sufrido apenas la acción de las defensas enemigas, y su formación en tiempo de guerra y sus preparativos eran muy sencillos. Por primera vez, en la historia, se había conseguido, gracias a la cooperación de las unidades aéreas, la destrucción de los servicios de enlace y de la desconexión de los mandos enemigos, lo que era el primer paso para la victoria.

Las unidades aéreas del Ejército del Aire que luchaban su tiempo perfectamente cubiertas y protegidas, no habían sufrido apenas la acción de las defensas enemigas, y su formación en tiempo de guerra y sus preparativos eran muy sencillos. Por primera vez, en la historia, se había conseguido, gracias a la cooperación de las unidades aéreas, la destrucción de los servicios de enlace y de la desconexión de los mandos enemigos, lo que era el primer paso para la victoria.

Las unidades aéreas del Ejército del Aire que luchaban su tiempo perfectamente cubiertas y protegidas, no habían sufrido apenas la acción de las defensas enemigas, y su formación en tiempo de guerra y sus preparativos eran muy sencillos. Por primera vez, en la historia, se había conseguido, gracias a la cooperación de las unidades aéreas, la destrucción de los servicios de enlace y de la desconexión de los mandos enemigos, lo que era el primer paso para la victoria.

Las unidades aéreas del Ejército del Aire que luchaban su tiempo perfectamente cubiertas y protegidas, no habían sufrido apenas la acción de las defensas enemigas, y su formación en tiempo de guerra y sus preparativos eran muy sencillos. Por primera vez, en la historia, se había conseguido, gracias a la cooperación de las unidades aéreas, la destrucción de los servicios de enlace y de la desconexión de los mandos enemigos, lo que era el primer paso para la victoria.







## VIII

### LOS PARACAIDISTAS, EN ACCION

Antes de seguir, es menester mencionar otro acontecimiento que hay que incluir también en la cuenta de las hazañas del Ejército alemán del Aire, y que tuvo su iniciación y sus inmediatas consecuencias, en estos días primeros de la campaña del Oeste: los paracaidistas en acción.

Estas unidades especiales del Ejército del Aire, que fueron a su tiempo perfectamente entrenadas y equipadas, no habían merecido apenas la atención de los observadores durante su formación en tiempo de paz; y eso que la preparación distó mucho de ser secreta.

Por vez primera, divisiones, regimientos, batallones y compañías de paracaidistas, de acuerdo con las tácticas severamente ensayadas, fueron lanzados sobre las fortificaciones holandesas; y a su denuedo extraordinario y a la capacitación perfecta del papel que en cada lugar tenían que desempeñar, se debe, ante todo, la capitulación íntegra del Ejército de Holanda, a los cinco días de comenzada la ofensiva. Gracias a ello, se salvaron ciudades de la destrucción y quedaron intactas la mayor parte de las vías de comunicación y los grandes puentes, por donde inmediatamente discurrían las Divisiones blindadas y todas las restantes tropas de tierra, en su marcha, ya sin obstáculos, hacia el Oeste y el Sur.

Las unidades de soldados paracaidistas, formaciones perfectamente regulares, entraron en contacto con el enemigo en numerosas zonas de su retaguardia. Pero, además, el Ejército alemán del Aire coronó otra labor de excepcional importancia, transportando por los cielos unidades de combatientes de tierra, completa y ampliamente dotadas, a aquellos lugares donde su presencia era conveniente para apoyar la acción primera y sorprendente de los paracaidistas.

No hay que hacer hincapié para que los lectores comprendan las consecuencias de estos golpes decisivos, que por mucho que se discutan, resultan siempre fórmulas autorizadas de guerra. Lo único de que puede motejárselas es de anárquicas, de sobrecogedoras. Pero ¿acaso ello disminuye su valor, ni prohíbe al enemigo de buscar en la imitación el efecto contrario y salvador? Los espectadores neutrales, que han conocido al día el desarrollo de esta campaña, están más capacitados para comprender el efecto que en las líneas avanzadas de un Ejército como el holandés, debieron de causar las noticias confusas de la lucha en sus bases de retaguardia; esas bases de las que esperaban, por el contrario, el apoyo decisivo para contener la avalancha.

A renglón seguido de estas primeras intervenciones de las unidades de paracaidistas, llegó un acontecimiento que quedará grabado indeleblemente en los anales de la guerra. Suceso singular, correspondiente al orden de motivos originales de guerra, la ocupación sorprendente del fuerte de Eben-Emael, en tierras de Bélgica,



fué la puerta abierta para un Ejército que así asaltaba la mejor muralla del compacto sistema de fortificaciones que debían haberse opuesto resueltamente a su paso. Aquel asalto, la conquista rapidísima del fuerte, considerado universalmente como inexpugnable, por esas fuerzas de paracaidistas del Ejército del Aire, quebró bruscamente la moral de unas tropas que todo podían temerlo menos que se rompiese su más sólido baluarte a las primeras acometidas. Mas con ello, la realidad fué que los caminos de la conquista quedaban abiertos para unas tropas de Infantería que se hacían preceder de semejantes emisarios.

Al mismo ritmo de estos sucesos, el Ejército alemán del Aire cumplía otros cometidos importantísimos, de los que queda concreta constancia en los escuetos partes oficiales del Alto Mando. Empleándose en bombardeos incesantes sobre columnas y fortificaciones enemigas, procuró el apoyo del propio Ejército en los avances ininterrumpidos. Los ataques aéreos a depósitos, columnas, posiciones, trenes, fortificaciones y transportes en la retaguardia, constituyeron obsesión para las fuerzas aliadas; y este auxilio, verdaderamente directo ya, por su intensidad y lujo de medios, ayudó eficazmente a las operaciones siguientes de ruptura de las líneas fortificadas de la frontera belgoholandesa, tan indispensable para la prosecución del victorioso avance.

Por este sistemático y enérgico procedimiento se consiguió también algo muy importante: evitar la llegada de refuerzos, que trataban de afluir siguiendo, como es lógico, las vías más directas y fáciles. Pero sobre ellas, la acción aérea semiconsistente ponía los dramáticos obstáculos que muchas veces llegaron a provocar la dispersión de los pretendidos refuerzos. Y éstos, para poder llegar en escasa e ineficaz proporción, tuvieron que utilizar largos caminos, con esa pérdida de tiempo obligada que era entonces verdaderamente precioso.

Resulta, además, casi increíble, que el Ejército alemán del Aire, paralelamente a estas acciones tan vastas, estuviera en condiciones de llevar a cabo otros eficacísimos servicios contra las fuerzas marítimas enemigas. Fué así, no obstante; y los transportes enemigos que llevaban apresuradamente tropas de Inglaterra a los puertos de la costa belgoholandesa, tuvieron que soportar la encarnizada persecución de los aviones alemanes, esos que aun simultaneaban las abrumadoras tareas con el apoyo resuelto a los defensores de Narvik.

Todas estas varias y complejas empresas, en las que el Ejército del Aire representaba un papel principal, se completaban, si cabe, con el apoyo de la Artillería antiaérea, que desde los primeros momentos actuó eficazmente, tanto en la lucha en tierra como en la defensa contra las incursiones aéreas enemigas. Y a modo de colofón importantísimo, los pilotos se preocuparon en todos sus vuelos de esos otros servicios de reconocimiento, tan esenciales para un Ejército que está en marcha y que se apoya precisamente en los datos que le suministran los observadores, para adoptar disposiciones en relación con los movimientos del enemigo. Merced a estos preciosísimos datos, el Alto Mando alemán pudo conocer los movimientos combinados que trataban de hacer las fuerzas francoinglesas que, procedentes del Artois, pugnaban por encaminarse a marchas forzadas hacia los campos de batalla de Holanda y Bélgica. Mas ese rápido avance de las tropas aliadas era, como en el memorable discurso del 19 de julio había precisado el Führer, lo que exactamente deseaba y esperaba el Alto Mando alemán para intentar, con profundo y decisivo gesto de audacia, el aniquilamiento de las tropas adversarias; y los datos de los reconocimientos eran tanto más valiosos, cuanto que venían a confirmar las suposiciones del Estado Mayor alemán, en cuanto a la dirección y a los propósitos de las tropas que los Aliados ponían en marcha como refuerzo para contener los ataques que se desarrollaban en los campos de Bélgica y Holanda.

Sin mengua de los restantes aciertos, tácticos y de organización, es menester subrayar aquí la eficiencia particular de las Unidades de Paracaidistas, sometidas a la más dura prueba. Los dos objetivos excepcionales, retaguardia holandesa en sus bases más preciadas, y asalto y conquista del fuerte de Eben-Emael, fueron logradas



con plenitud de triunfo a las pocas horas de comenzadas las respectivas operaciones. Con aquella irrupción de las tropas que se apoderaron de bases aéreas y nudos de comunicación, se desarticuló primero y desmoralizó después el Ejército holandés, que capituló antes de concluir el quinto día de guerra. Por la sorpresa violenta y decidida de los soldados paracaidistas, que se apoderaron del fuerte de Eben-Emael, considerado militarmente como una de las mejores fortalezas del mundo, pudo darse el golpe inicial, de mano maestra, que abrió a las tropas del Reich los mejores caminos de Bélgica y Francia, para la dominación rápida y sobre todo sin pérdidas cruentas.

Esta es la deducción importante de esta fase de la lucha, en la que otra vez la originalidad, al servicio de la guerra, asestó a los Aliados ese tremendo golpe que nunca pudieron sospechar. Fueron aquí los soldados paracaidistas héroes esforzados, genios de la lucha e inventores de un procedimiento que, por lo menos en aquel plazo, surtió los definitivos resultados apetecidos.

De lo que sucedió después, de la visión entre profética y marcial del Führer, y de la liquidación de los episodios en Holanda y en Bélgica, como consecuencia de aquellos graves errores del enemigo, previstos por los alemanes gracias a la perfecta sincronización de todos sus servicios, y en los que tocó papel decisivo a los soldados del Ejército del Aire, ya hemos escrito lo suficiente para que nuestros lectores formen un juicio y comprendan lo que luego pasó.







## I X

### TRES SUCESOS DECISIVOS

De pasada se ha escrito a propósito de tres ocasiones y de tres acontecimientos con relieve y valor de significativas decisiones en el curso memorable de la campaña del Oeste.

El primero de estos tres hechos trascendentales, fué un rotundo fracaso del enemigo, demostrativo de la fortaleza y eficacia de los medios destructores alemanes. Con clara visión de los senderos por donde afluirían los impresionantes medios de combate que el Ejército alemán volcaba sobre Holanda, los aviones aliados trataron de destruir los pasos y puentes provisionales improvisados por los zapadores alemanes sobre el río Maas, en sustitución de los puentes volados por los holandeses en su retirada. Verdaderas arterias vitales del avance, si los Aliados hubieran conseguido sus propósitos, la situación del Ejército alemán habría resultado comprometida, y la empresa de la rapidísima ocupación del territorio holandés con aniquilamiento de este Ejército, estaría condenada al fracaso.

Pero tales intentos no sólo fueron evitados, sino que se transformaron en dolorosas y trágicas experiencias para las fuerzas aéreas que trataron de llevarlos a cabo. Los observadores que pasados los días terribles han visitado el teatro de aquellas operaciones, han podido comprobar la tremenda realidad del descalabro a lo ancho de los idílicos parajes de Maestricht, sembrados de cadáveres de aviones. En un solo día, precisamente el 12 de mayo, los antiaéreos alemanes derribaron 25 aparatos enemigos; y los cazas, en lucha aérea, lograron abatir 12 aviones más. Después de lo cual, pasaderas y puentes esenciales para la riada alemana que avanzaba, pudieron considerarse intangibles.

Fué el 14 de mayo, día también decisivo en dos aspectos del mismo problema planteado por la iniciativa del Ejército alemán. Este segundo suceso, dividido en dos partes, queremos catalogarle entre los más importantes de la rapidísima campaña.

En el avance impetuoso, la situación de la ciudad de Rotterdam, llegó ese día a ser insostenible. Pero las autoridades militares holandesas, tal vez bajo la coacción extraña, no quisieron entenderlo así. Entonces se hicieron culpables de un grave delito, puesto que militarmente no debe defenderse lo que no es defendible, mucho más si con ello se acarreen trágicos dolores a una población civil que no puede coadyuvar al ataque ni a la defensa por falta de medios. Cuando los jefes holandeses se negaron a la rendición, aceptaron el asedio con todas sus consecuencias; y éstas fueron terribles. El ataque alemán contra Rotterdam se desencadenó por las inmediaciones del puente de Lek, sobre el Rhin, con acompañamiento de Artillería gruesa y de Aviación. Inmediatamente hicieron su aparición las formaciones de los "Stukas", y por último entraron en acción las formaciones blindadas. Horas después de aquel



gesto holandés, que sólo indicaba desconocimiento de las fuerzas propias, tanto como de las adversarias, pero cuando los desastres de valor sísmico ya no tenían remedio, Rotterdam capitulaba. Y tras breve plazo, todo el Ejército de Holanda.

Ese mismo día 14 de mayo, formando parte del conjunto de operaciones, se llevó a cabo, con rotundo éxito, una forma de ataque aéreo de modalidad enteramente original. Grandes contingentes de fuerzas blindadas francesas, las más importantes probablemente que han operado en la guerra, se lanzaron decididamente contra las unidades blindadas alemanas que operaban al este del río Dyle, en ataque profundo.

El avance francés había sido clara y oportunamente percibido por los pilotos alemanes de reconocimiento. El choque resultó inevitable y fragoroso. La batalla en tierra, entre los mayores contingentes de las fuerzas blindadas, adquirió tonos de pavorosa contienda. Pero la decisión rotunda, el éxito de aniquilamiento fué en su mayor parte debido a los fuertes contingentes aéreos alemanes, que sucesivamente se volcaron en el campo de batalla sobre las fuerzas blindadas francesas, hasta destruirlas y obligarlas a una retirada desordenada. Esos dos episodios, aunque a distancia, señalan la fecha del 14 de mayo como un hito en la campaña del Oeste.

Otro importante acontecimiento se desarrolló en ese 14 de mayo histórico, y fué, sin duda, el más trascendental de todos: aquéllos fueron jalones de una victoriosa marcha; éste señaló el paso definitivo para la victoria total, que ya no podía retrasarse. Tal suceso militar importante, fué la ruptura de la línea Maginot en una extensa zona del sector comprendido en las proximidades de Sedán.

La calidad del objetivo hizo que el Estado Mayor utilizara extenso caudal de elementos, cuya importancia no hay por qué ponderar. El martilleo de la imponente línea defensiva, perfectamente conocida por las referencias de reconocimientos y observaciones, se llevó a cabo con lujo de medios de todas clases. Pero un papel esencial les cupo a las escuadrillas de bombardeo, a los "Stukas" y a los destructores, que con una verdadera granizada de metralla, durante muchas horas, aniquilaron la vida y desorganizaron los sistemas defensivos. Apenas concluido este terrible alarde, se inició el paso de las Divisiones acorazadas entre San Quintín y Amiens, con dirección a Abbeville y la costa del Canal de la Mancha, todavía protegidas por los bombardeos ininterrumpidos de los que ya podían considerarse dueños del aire. En este decisivo episodio, el papel de los soldados del Ejército del Aire sirvió para abrir la brecha por donde los soldados de tierra iban a penetrar en dirección al corazón de Francia. Los resortes de su audacia frente a un valeroso enemigo, que entonces no podía considerarse, ni mucho menos, aniquilado, fueron asombrosos, desconcertantes. Aquel martilleo feroz y constante de los lugares más ásperos de la línea Maginot, por donde luego se arriesgarían a marchas forzadas las Divisiones acorazadas, tenía por vez primera el significado y el valor de una extraordinaria preparación de artillería, lograda por centenares de baterías que operaban desde el aire. Esta es la trascendental importancia de aquella demostración.

En cuanto a los tres sucesos, ahí quedan para que el lector los considere a su satisfacción: fracaso aéreo aliado frente a las comunicaciones provisionales instaladas por los alemanes sobre el Maas y que canalizaron la riada de los guerreros que avanzaban; asalto de Rotterdam y batalla simultánea gigantesca de unidades blindadas con intervención decisiva de los pilotos alemanes y, en fin, ruptura de la línea Maginot, por Sedan, previa preparación aérea como una verdadera y eficaz demostración de Artillería desde el aire.



## GRAN BATALLA AEREA Y RETIRADA HACIA EL CANAL

En esa misma jornada histórica —14 de mayo—, a la que tan reiteradamente nos hemos referido, se libró en los cielos de Francia la más importante batalla aérea —hasta el presente— de toda la guerra.

Era lógico que así fuese, porque los Aliados, que contaban a su vez con observadores atentos y escrupulosos, no podían ignorar la trascendencia de la carta que se estaba jugando. Varias veces habían intentado los pilotos franceses e ingleses contener con sus bombardeos el avance desbordado de las Divisiones blindadas alemanas, sin lograr otros resultados que nuevas y constantes pérdidas; y por ello, sin duda, se decidieron a realizar su más considerable esfuerzo, poniendo en el aire las mayores masas de Aviación que han logrado reunir.

Convencido de su superioridad, el Ejército alemán del Aire aceptó esa especie de reto, y tomó sus disposiciones para acudir al espacio, donde hubo de empeñarse la más dramática de las batallas de nuestro tiempo. Tan sólo en el sector de Sedán, donde los cazas alemanes se enfrentaron con sus enemigos en combates sin tregua ni descanso, 70 aparatos franceses o ingleses fueron derribados; y el martilleo de la línea Maginot continuó implacable toda la jornada. Pero, además, en las batallas aéreas que se empeñaron en otros sectores próximos, los encuentros fueron impresionantes, y el dominio de las alas alemanas quedó de relieve frente a unos adversarios que se batieron también heroicamente, pero que no pudieron resistir la superioridad de las máquinas y los pilotos de la cruz gamada.

Como balance de tan descomunal batalla, sea suficiente escribir que el número de los aparatos aliados derribados, alcanzó la cifra de 172, en la que no se incluyen, por supuesto, los que fueron tocados o inutilizados probablemente; pero que pudieron alejarse del cielo de la batalla heroica.

Los días que siguieron fueron de nuevos y durísimos ataques de los aviones alemanes, que buscaron con preferencia las vías férreas, rutas y medios de comunicación y transporte, aun los más alejados de las líneas de los frentes. Tales esfuerzos extraordinarios constituían cada vez más rotundos y menos difíciles éxitos, porque se desencadenaban a renglón seguido de las anteriores victorias aéreas, y multiplicaban las ingentes dificultades de los Aliados, complicadas todavía más por el rapidísimo avance de las Divisiones blindadas, que se abrían paso a golpes de ariete. Porque aun luchaban los Aliados con un obstáculo nacido de su peculiar manera de hacer la guerra, y que venía a redundar en beneficio de los alemanes: la imposibilidad de aunar el esfuerzo de tres Ejércitos, de tres países distintos, cada cual con su Jefe Supremo, su Alto Mando y su Estado Mayor. Acerca del problema creado por esta situación, insoportable para una nación que se juega la carta más decisiva de su existencia, la rapidísima liquidación de la campaña ha traído pruebas irrefutables del tremendo desconcierto. Son innumerables los preciosos documentos de Estados Mayores y Cuarteles Generales que confirman las idas y venidas, de Jefes y Agrega-



dos, entre Francia, Bélgica e Inglaterra, con propósitos, recomendaciones y soluciones magníficas, que inútilmente trataron de forjar aquella unidad de acción indispensable para conducir la guerra; pero que probablemente ninguno de los tres Mandos quería, como no fuese para ejercer él mismo la suprema dirección.

Los resultados de todo ello fueron fáciles de comprender, y hoy se aprecian en su magnitud íntegra: muchas órdenes de marcha, emanadas de un Estado Mayor, eran irrealizables, porque los puentes y las vías de comunicación estaban destruidos por el Ejército alemán del Aire; gruesas columnas de refresco se desorganizaban antes de llegar al frente, por efecto de esos ininterrumpidos bombardeos; y para remate, faltaba a los Aliados la propia protección aérea, porque su Flota había quedado casi destruida, y seguramente desorganizada, en los primeros días de ofensiva.

Simultáneamente, la destrucción de los Ejércitos aliados en las tierras de Flandes abría el paso a la catarata alemana, que se desbordaba victoriosa y organizada; y pronto, las Divisiones blindadas, con gesto de audacia, llegaban al Canal de la Mancha.

Hasta aquí, los soldados del Ejército alemán del Aire habían obedecido una consigna que ya hemos visto qué felices resultados produjo. En adelante, lograda la desorganización de la retaguardia y anulada en su mayor parte la capacidad combativa de los pilotos aliados, el esfuerzo aéreo de los pilotos del Reich se volvió contra las Divisiones enemigas, en retirada hacia los puertos del Canal que aun estaban en su poder; y contra esos mismos puertos y los medios de transporte que febrilmente acudían con el afán de disminuir las proporciones de la catástrofe. En tan desfavorables condiciones para los Ejércitos aliados, los ataques alemanes tenían por fuerza que llevarles a una desmoralización completa y explicable. Los intentos para reaccionar y aun para romper el cerco aprisionador, fueron esforzados y a menudo heroicos. Los soldados, que se batían en apuradísima retirada, se detuvieron varias veces con el propósito de contener el ímpetu de los que les perseguían; y los combates fueron durísimos.

En algunas ocasiones, los Ejércitos aliados, constituidos todavía por núcleos muy importantes de fuerzas, llegaron a creer posible la paralización del vigoroso ataque alemán. Pero se equivocaron siempre, porque lo que ellos juzgaban como grueso del Ejército alemán, no eran sino las Divisiones blindadas que algunas veces se separaban demasiado de las masas de las Divisiones de Infantería, con las que, sin embargo, pronto volvían a establecer el contacto. Y entonces, la presión para empujar a los derrotados hacia el Canal, aumentaba, y la violencia de los episodios se liquidaba con nuevas y tremendas pérdidas para los que ya habían perdido la más importante de las batallas de la Historia.

Incapaces las tropas aliadas de reaccionar en aquel instante en que los alemanes llegaron a las orillas del Canal, el que fué estrecho pasillo durante unas horas se ensanchó rápidamente con la llegada de nuevas tropas, que se afianzaron energicamente en las posiciones; y salvado el primer plazo, agrandada la faja del litoral, y contando siempre con el terrible martilleo del Ejército alemán del Aire sobre las fuerzas en retirada, la desmoralización creciente hizo imposibles los esfuerzos de algunos jefes aliados para reorganizar la precaria situación. Es evidente que no faltaron entonces criterios aliados claros y fáciles, que advirtieron la posibilidad de un cambio brusco en la situación, a condición de un apoyo extraordinario a las fuerzas de tierra aun intactas y, sobre todo, con una demostración aérea sobre el todavía estrecho pasillo alemán al borde del Canal. También lo advirtió el Alto Mando alemán, que para deshacer el problemático intento dió órdenes de intensificar en todo lo posible los bombardeos aéreos de las fuerzas que se retiraban. Con lo que ya no hubo manera de revalorizar las tropas derrotadas, a pesar de la importancia de su masa. Ni las fuerzas aéreas de los Aliados, paralizadas la mayor parte de sus bases, pudieron inquietar verdaderamente a las tropas de Alemania, que en las sucesivas jornadas ensancharon el famoso pasillo, que tanto preocupó a los ingleses, hasta convertirle en amplio y acomodado salón al borde del litoral de la Mancha.



## XI

### FIN DE LA PRIMERA PARTE DE LA BATALLA DEL OESTE

Tan contundente fué aquella demostración y, tan rotundamente quedaron inutilizadas y desmanteladas las vías de comunicación y bases de aprovisionamiento en toda Bélgica, que fué el propio Rey, que había permanecido a la cabeza de su Ejército hasta el último instante, quien reconoció la insoportable situación; y ante la fuerza arrolladora incontenible, capituló para salvar a su país de mayores estragos. La Historia juzgará de su proceder; pero nosotros, espectadores neutrales, tenemos que hacerle la justicia evidente de reconocer que éste fué un Monarca que permaneció en contacto con su Pueblo y su Ejército, hasta agotar los plazos del infortunio, sin que los pretendidos apoyos de los Aliados sirvieran nunca para mejorar la desesperada situación.

Entretanto, la batalla caminaba hacia su liquidación. Las fuerzas británicas, en unión de las francesas en retirada, quisieron preparar un contraataque desesperado —que habría probablemente tenido, como los anteriores, sangriento desenlace—, mas desistieron de intentarles siquiera, y abandonaron la protección de la retaguardia de sus aliados para buscar la salvación en la huida hacia los puertos del Canal.

Sin duda, el Alto Mando francés se dió exacta cuenta del trance crítico que se avecinaba, por cuanto los observadores germanos dieron aviso del propósito de traer refuerzos de otros frentes alejados o estabilizados, al frente Sur alemán, desde Sedán al Somme, pasando por el Canal del Oise al Aisne. Pero el propósito fué inmediatamente frustrado gracias a la renovada actividad del Ejército alemán del Aire, que acudió a cortarle con sus eficaces bombardeos. Tan sólo varios intentos aislados lograron mover algunas tropas, y la llegada de los pequeños refuerzos no llegó a constituir seria amenaza en ninguno de los lugares donde se había producido la tremenda embestida. Pero, por si ello fuera poco, de nuevo la Aviación se empleó durante unas jornadas contra las columnas en marcha y los transportes de material, descomponiendo aquéllas y procurando destruir tanto éste como las vías de comunicación próximas al frente.

La marcha de las tropas alemanas, en arrollador avance, seguía venciendo todos los obstáculos y ensanchando aquel famoso pasillo, que ya né ofrecía riesgo alguno por el temor a las reacciones enemigas. Después de la ocupación de Boulogne, los soldados alemanes ocuparon Ostende y Lille, y siguieron las rutas hacia los dos importantes puertos ocupados todavía por los Aliados: Calais y Dunkerque. En estos lugares iba a tomar la batalla, sin alteración posible del resultado, caracteres de tragedia espantosa.

Como es lógico, el Ejército en retirada necesitaba ganar tiempo para que las Unidades fugitivas pudieran embarcar rumbo a Inglaterra, con el material que fuera



posible salvar. Pero las tropas perseguidoras, a las que el triunfo daba un poderoso estímulo, estaban acuciadas por un afán incontenible. La liquidación de la primera parte de la Batalla del Oeste se iba a hacer en circunstancias verdaderamente aterradoras. A medida que las Unidades alemanas alcanzaban las proximidades de Dunquerque y Calais, el emplazamiento de nuevas baterías de Artillería añadía otros desastres a la situación de las fuerzas asediadas. Es indudable que aquel Ejército vivió unos días de verdadero infierno. Las instalaciones portuarias fueron reducidas a escombros, las esclusas destruidas y las obras defensivas improvisadas, más que aniquiladas, trituradas. Pero además de la lucha, de la tremenda presión por tierra, el Ejército alemán del Aire se lanzó a una potente ofensiva, tomando como preferentes objetivos los trenes marítimos de transporte, en los que los Aliados querían salvar al Ejército expedicionario británico. Todavía los franceses intentaron una última y desesperada resistencia, con el propósito de cubrir la retirada de los soldados británicos; y este episodio, además de agravar la situación complicada de la ciudad de Dunquerque, varios de cuyos barrios, en las proximidades del puerto, fueron destruidos por la acción de la Artillería, sólo sirvió para advertir a los fugitivos, con tremenda y demostrativa lección, de su impotencia y su fracaso.

En fin; cuando el cerco se estrechaba más cada vez, y ya los soldados alemanes alcanzaban la costa, desde la que se divisaba la silueta de Inglaterra al otro lado del Canal, hizo su aparición la Armada aérea británica, por vez primera con fuerzas importantes. Se trataba de proteger la retirada de los barcos que podían salvarse, y salvar a unos miles de hombres de la catástrofe; y los pilotos ingleses hicieron entonces lo que no consideró oportuno hacer la poderosa Escuadra: salir de sus bases.

Este desesperado esfuerzo de la R. A. F. fué un nuevo fracaso. La batalla aérea que los ingleses quisieron plantear fué inmediatamente aceptada, y el choque constituyó uno de los triunfos más señalados para el Ejército alemán del Aire. Las alas alemanas no sólo respondieron al ataque enemigo, sino que, luego de derrotar a los aviadores ingleses, persiguieron sin tregua a los barcos de transporte y a las Unidades de guerra que querían protegerles. Las consecuencias fueron de verdadero desastre para aquel magnífico Ejército expedicionario inglés que o no regresó a su patria, o llegó mutilado, en deplorables y hasta humillantes condiciones.

El mar fué entonces un auténtico cementerio de barcos, y las costas estuvieron por muchos días cubiertas de restos de naufragios y de víctimas del descalabro. Otros restos —barcos y hombres— pudieron arribar a Inglaterra como mensajeros del tremendo desastre. Por mucho que la propaganda quiera engañar y los discursos políticos intenten paliar el descalabro, las referencias que los soldados maltrechos tras la catástrofe, al llegar a su patria, hicieran de los verdaderos caracteres del trágico episodio, habrán enseñado a las gentes acerca de lo que puede ser la guerra como espectáculo alucinante. Aquellos testigos de la liquidación del Ejército expedicionario inglés, no podían engañar.

El futuro dirá si no hubiera sido ese un momento favorable para que los ingleses pensaran si era tiempo de detener al mundo al borde de mayores calamidades. Pero o no lo pensaron, o creyéronse todavía capaces de modificar el rumbo de los sucesos, aunque fuere a costa del sacrificio de varios pueblos más. Alguna vez se habrá de hacer justicia respecto de ese cómodo sentir de la Democracia británica.



## XII

### HUNDIMIENTO DE LA LINEA MAGINOT

Cuando todavía no había caído Dunkerque en poder de los alemanes, pero ya la resistencia última enemiga no tenía más carácter que el de ese afán desesperado por salvar unos cuantos hombres más, el Ejército alemán del Aire se volvió sobre las restantes líneas del adversario, para iniciar la segunda fase de esta gran campaña del Oeste, que debía continuar a marchas forzadas.

El nuevo golpe de la Aviación tuvo asimismo carácter de decisiva influencia. Fué el día 3 de junio cuando los ataques a los aeródromos franceses situados en París o en los alrededores de la capital, se multiplicaron en proporciones y con eficacia increíbles. Hoy tenemos ya datos exactos que confirman el éxito de aquella gran jornada: alrededor de unos 400 aviones franceses fueron destruidos, la mayor parte en tierra, mientras que los alemanes sólo perdieron exactamente nueve aparatos.

Se explica perfectamente que después de esta operación dejara prácticamente de existir la Aviación francesa. Era un enemigo con el que en lo sucesivo ya no valía la pena contar.

Desde ese momento, las Unidades aéreas alemanas se dedicaron con especial empeño al apoyo directo e indirecto de las propias fuerzas de tierra. En los nuevos y constantes avances, a partir del 5 de junio, las demostraciones del Ejército alemán del Aire, precedieron a las marchas y facilitaron enormemente la tarea, quebrantando defensas y rompiendo resistencias. El día 9 de ese mismo mes, la línea se extendía desde el mar hasta el Maas, con un frente de más de 350 kilómetros.

El esfuerzo desesperado francés quiso inventar un nuevo obstáculo: la línea Weygand. Pero la improvisada raya en la tierra no podría resistir la lluvia de bombas y metralla con que los pilotos prepararon el inmediato avance. Ahora, a la labor destructora de los cazas y los bombarderos, que podían fácilmente localizar los sistemas defensivos en una línea forzosamente de débil improvisación, se unía la avalancha de los carros de combate, que podían aproximarse para no dar minuto de reposo a los franceses, carros incluso ya protegidos por los disparos de la Artillería pesada.

Fué hendida la línea Weygand, que no pudo resistir los primeros golpes; e inmediatamente empezó la retirada del grueso del Ejército francés, que pronto habría de convertirse en verdadera huida. Las formaciones francesas, perseguidas, comenzaron a retirarse con cierto orden; pero cuando la Infantería alemana presionó con la tremenda amenaza de los tanques y los incesantes bombardeos de la Aviación sobre las tropas fugitivas, aquella retirada se transformó en huida, que concluyó en caótico desconcierto. Los soldados vencidos, sin contacto las unidades con los mandos, trataron de seguir el curso del Sena, el Marne y sobre todo el Loira, con la esperanza todavía de establecer una barrera provisional donde contener a los alemanes.



Todo ello fué evitado, y la huida se convirtió en pánico por los constantes bombardeos de la Aviación, que destruyeron la moral de los restos del Ejército. Ya era una masa informe, a la que sólo restaba empujar hacia donde se quisiese; y para evitar que hacia la costa las Unidades de la Flota pudieran intentar un apoyo, problemático, pero que prolongaría la resistencia, los pilotos alemanes, anticipándose, como tantas veces lo han hecho durante la guerra, destruyeron con fuertes bombardeos las instalaciones portuarias del Atlántico, en Cherburgo y en El Havre, exactamente como antes con los otros puertos del Canal.

Las tropas que se retiraban en desorden y sin moral, se agruparon densamente en la región de Saint-Valéry, donde se formó una gran bolsa con importantes contingentes franceses y considerables ingleses. Pretendieron resistir, y el Ejército alemán del Aire se empleó brevemente, hasta aniquilarles. Y los resultados se tocaron inmediatamente, porque París, sin defensa ya de ninguna clase, tuvo que capitular.

La misma jornada en que las tropas alemanas entraban en la capital de Francia, iniciaban otras unidades alemanas el más furioso ataque contra la línea Maginot, por Sarrebrücken.

Culminó en esta acción la participación de los aviones de bombardeo y de bombardeo en picado, que iban a fallar la cuestión de la famosa línea defensiva Maginot, la más fuerte barrera militar del mundo, motivo de comentarios durante tantos años. Aquí se emplearon por vez primera bombas de fuerza explosiva increíble, y proyectiles de calibres no usados hasta entonces. Las obras acorazadas, los reductos blindados fueron plenamente alcanzados, y muchos de los ocupantes sufrieron dentro los terribles efectos de las verdaderas conmociones sísmicas, desencadenadas por los ataques pavorosos.

Cuando estos ataques pusieron una verdadera cortina de impresionante fuego, las tropas alemanas de zapadores e infantería salieron de sus reductos, y aprovechando la sorpresa y el desaliento de los enemigos, tomaron en pocas horas, por asalto, fortificaciones poderosísimas que parecían construídas para desafiar orgullosos el asedio de los hombres y de los siglos.

Por mucho y muy de prisa que hoy corra la Historia, es menester detenerse aquí un momento para poner un breve comentario a este suceso del hundimiento total de la línea Maginot, a las pocas horas de asediada. Por importantes que hayan sido los nuevos episodios y los teatros de la guerra, los técnicos militares del mundo estudiarán el tema y reconocerán el éxito alemán al par del fracaso francés. No puede servir de disculpa el desconcierto y la derrota de las tropas francesas en otros sectores, puesto que los puestos de mando y defensivos de la línea Maginot, no habían sido todavía afectados, y allí debía de haber una dirección y un espíritu capaz de sobreponerse a los fuertes golpes, precisamente porque sus magníficos elementos combativos estaban intactos. Tampoco puede servir de disculpa el argumento del temor a que la línea Maginot fuera cogida de revés, puesto que ese hecho estaba prácticamente lejos todavía; y en todo caso, la agresión alemana partía todavía de los frentes de donde siempre se esperó.

Hay que creer sencillamente en el fracaso de los realizadores, de los conservadores y de los defensores de la línea Maginot. Han sido derrotados rotundamente, todos, por la contundencia inigualable e inesperada de una serie de bombardeos furiosos, que lograron hacer mella en los sistemas defensivos que se creían invulnerables; y que no lo fueron ante el empleo de armas que en su día se sabrá si fueron nuevas o viejas con multiplicados efectos destructores.

De todo cuanto se había escrito y se comentará a propósito de las posibilidades del Ejército del Aire contra las Unidades marítimas y contra las líneas de comunicación terrestres y aeródromos, nada tiene el valor de este suceso, que cierra un libro debatidísimo de la Historia y el Arte de la Guerra, con la certidumbre de la inutilidad



de las famosas líneas defensivas, aptas para enterrar los millones del Tesoro nacional e inservibles para defender al propio país en ocasión de la primera asechanza.

Porque no queremos ni podemos poner en duda el valor del soldado y del Ejército francés, considerado hasta ayer como el primero de Europa, escribimos así: el fracaso de la línea Maginot no es el desastre de unas tropas, tanto como el descrédito de un sistema, víctima del progreso de ese Ejército del Aire que impuso su superioridad total. Aquella seguridad de Francia, minuciosamente estudiada durante largos años, y en la que se dilapidaron sumas enormes, adolecía de un defecto capital: tenía sólo raíces en la tierra, pero carecía de esos apoyos indispensables en el aire que sólo presta una Aviación potente, moderna, disciplinada y sobre todo dirigida con superior magistratura.

El fracaso del sistema defensivo es el éxito del Ejército alemán del Aire. Aquél es una concepción que se hizo vieja en pocos años y de la que Francia ha sido la víctima propicia. Este Ejército aéreo, es no solamente el portador de un triunfo tan voluminoso y trascendental, sino el generador máximo de las victorias parciales rotundas que engendrarán el éxito final, antes del cual, habremos todavía de ser testigos de sucesos extraordinarios, emocionantes.

En prueba de ello, recuérdese cómo a los pocos días y a las pocas horas de lograr el derrumbamiento de la línea Maginot, se repetía el suceso, el 16 de junio, cuando por los frentes de Alsacia, las tropas germanas de tierra, luego de la inevitable preparación aérea contundente, atravesaban el gran obstáculo del Rhin, al que se había antes concedido categoría de foso insalvable.

La consecuencia es clara y sencilla: las alas han vencido a todos sus viejos y nuevos enemigos.

Había que ver en la brevísima campaña de Polonia cómo un Ejército del Aire dispuso al completo del adversario y llevó a cabo muchos de los golpes por los que damos gracias que le convenga. Pero no sólo se podía creer. Aquello tenía que ser tratado como casualidad, de la inferioridad de un Ejército acostumbrado a luchar sólo en la tradición. Todas las fallas que se fueron lanzando y apilando en una sucesión que quería tranquilizar a los desencadenadores de la victoria, que en definitiva quería prolongar el combate, añadiéndose a sí misma. Fue más que la desorientación y la injusta alemana, la inferioridad que en Polonia se había demostrado, y que el Ejército alemán era una entidad formidable, no sólo rechazando a las tropas con heroísmo, sino también, porque enfrenta a la aviación con medios superiores, con disciplina que obtenía rendimientos increíbles y, sobre todo, con técnicas desconocidas, revolucionarias, irresistibles.

Esto se dijo, pero no se creyó. Era más cómodo prolongar y aumentar la catástrofe, y unir nuevos peñales a la lista de los castigados por las democracias. Conviene negarse a dialogar sobre la paz que generosamente ofrecía el Führer, y esperar a que el mundo sufriera nuevas conmociones geológicas... de las que los ingleses esperaban castigos, siendo siempre los espectadores.

Fue esta la gran tirra de los aliados que en tal ocasión, ni antes, ni después, se dio con un servicio de información que les salvarían de los peligros de los recursos y materiales de Alemania. La invasión de Polonia cayó en el vacío, como la de Hungría, como la de Holanda y Bélgica, en el prólogo del desastre de Occidente. Sin embargo, parecían de los de comprender en todos los casos, de las aquellas advertencias poderosas que sucesiva y rápidamente se iban dando a los países dueños de los Ejércitos, que iban cayendo como caballos caídos. El empleo del Ejército alemán del Aire, tenía procedimientos nuevos, pero a la vez, frente a los que sólo se podía luchar con armas nuevas, tenía los mismos. Por eso la respuesta a la invasión, la liquidación de los ejércitos, tenía que ser idéntica a la de los que antes cayeron sin remedio. No aplicando a los ejércitos, como en el caso de los ejércitos, la manipulación de la política democrática, sólo se presentaban como ineptos o como traidores. Y así las dos cosas.







### XIII

## VALOR DE LOS NUEVOS SISTEMAS DE GUERRA

Llegados a este punto de nuestra rápida referencia al pasado de un año de triunfos aéreos alemanes, es menester detenerse unos párrafos a estudiar los acontecimientos desde los ángulos puramente objetivos del observador neutral. Los acontecimientos que brevemente hemos traído a nuestro comentario-reseña, necesitan de otros comentarios para que sean fácilmente explicados. Hay que desechar las ideas de la taumaturgia y la milagrería para pensar seriamente, honestamente, en las firmes consecuencias del patriotismo y de la fe, que tan a maravilla hemos aprendido a conocer, no ha mucho, los españoles, durante tres durísimos años, que bien pueden calificarse de prólogo de esta contienda europea. Prólogo tan de verdad, que hasta lo fué en este capítulo de las alas heroicas y maravillosas...

Habiase visto ya en la brevisima campaña de Polonia cómo un Ejército del Aire disponía a su antojo del adversario y llevaba los rumbos de la guerra por los rapidísimos destinos que le convenía. Pero aquello no podía creerse. Aquello tenía que ser fruto de la casualidad, de la inferioridad de un Ejército sorprendido o, lo que es aún peor, de la traición. Todas las falsas especies fueron lanzadas y agitadas por una propaganda que quería tranquilizar a los desencadenadores de la catástrofe, que en definitiva quería prolongar el engaño, engañándose a sí misma. Fué inútil que la ponderación y la justeza alemanas, advirtieran que en Polonia se había luchado terriblemente, y que el Ejército vencido era una entidad formidable que cayó luchando muchas veces con heroísmo, sencillamente, porque enfrente se había encontrado con medios superiores, con disciplina que obtenía rendimientos increíbles y, sobre todo, con técnicas desconocidas, revolucionarias, irresistibles.

Esto se dijo, pero no se creyó. Era más cómodo prolongar y aumentar la catástrofe, y unir nuevos pueblos a la lista de los sacrificados por las democracias. Convenía negarse a dialogar sobre la paz que generosamente ofrecía el Führer, y esperar a que el mundo sufriera nuevas conmociones geológicas... de las que los ingleses esperaban continuar siendo siempre los espectadores.

Fué entonces el gran error de los Aliados, que ni en tal ocasión, ni antes, ni luego, contaron nunca con un servicio de informadores que les advirtieran de las posibilidades morales y materiales de Alemania. La lección de Polonia cayó en el vacío; como la de Noruega; como la de Holanda y Bélgica, en el prólogo del desastre francoinglés del Oeste. Sin embargo, parecían fáciles de comprender en toda su trascendencia aquellas advertencias poderosas que sucesiva y rápidamente acaban con esos grandes países dueños de los Ejércitos que iban cayendo como castillos de naipes.

El empleo del Ejército alemán del Aire, tenía procedimientos abrumadores e irresistibles, frente a los que sólo se podía luchar con armas semejantes. ¿Las tenían los Aliados? Pues si la respuesta era negativa, la liquidación de las campañas tenía que ser idéntica a la de los que antes cayeron sin remedio. No aplicándose a conjurar el gravísimo desastre, los manipuladores de la política democrática, sólo se presentaban como ineptos o como traidores. Y tal vez las dos cosas.



Los nuevos sistemas de guerra en los pueblos del Continente, conducidos desde el aire, han transformado el rumbo de las batallas y de los acontecimientos. La Aviación es un arma rotundamente decisiva, cuando empleando fuerzas suficientes se lanza a iniciar los choques buscando la destrucción de la Armada aérea rival en el prólogo de las guerras. Con el apoyo directo e indirecto a las nuevas Divisiones acoirazadas, desde el aire, se llega a una tal superioridad, se consigue tal fuerza moral, que los Ejércitos parecen triplicarse de valor. Si las masas aéreas se saben manejar en oleadas aniquiladoras sobre las concentraciones enemigas y sobre las fortificaciones monstruosas, las resistencias serán infaliblemente quebrantadas y vencidas. Como sucedió en los comienzos de la campaña del Oeste.

Es evidente que los Ejércitos francoingleses fueron siempre torpemente informados, y de ahí su sorpresa; pero ese era un factor que también contaba. Como contó en Polonia y en Noruega.

Las directrices del triunfo fueron siempre las mismas; y por repetirse, los vencidos creyeron menos en ellas, convencidos de que los hechos no habrían de reproducirse, porque en cada nuevo caso "se trataba de otros Ejércitos". Es indudable, y así tenía que ser. Como fué cierto que estos Ejércitos vencidos, no quisieron buscar las causas de los fracasos anteriores, sino que hallaron más cómodo censurar a los derrotados, suponiéndoles débiles y poco hábiles para la lucha.

Hay que pensar, por el contrario, que las victorias alemanas han sido facilitadas por esa orgullosa torpeza. Si la poca o mucha Aviación de los Aliados se hubiera dedicado, en vista de las enseñanzas recibidas, a destruir o estorbar las comunicaciones de la retaguardia alemana, en la medida de lo posible; si el Alto Mando británico hubiera dedicado con tesón buen número de sus pilotos a un serio servicio de reconocimiento; si los franceses hubiesen educado unos miles de hombres en el paracaidismo, en vez de mofarse de las posibilidades de estos muchachos que con un traje especial, unas consignas peculiares y un entrenamiento durísimo se lanzaban a diario al espacio, tal vez la guerra habría tomado otros rumbos, y hasta quizá no se desencadenara. Quizá no se desencadenara, porque los mismos hombres que la hacen todavía, son los que, observando la falta de sentido en los políticos de las democracias —observadores siempre—, se agruparon unánimemente alrededor de su Führer cuando éste, luego de pordiosear y suplicar ante Europa, levantó el brazo armado para exigir, para castigar y para imponer el nuevo orden de cosas.

Si los Mandos aliados hubieran tenido a su tiempo, idea aproximada de los golpes que preparaban los alemanes, la guerra habría sido, a pesar de todo, infinitamente más dura, más sangrienta. Basta pensar para ello, en lo que habría sido de ese pasillo alemán hasta la costa del Canal, —estrecho y con dos terribles frentes por tierra y un litoral donde mandaban las naves enemigas—, si ese enemigo envía sus cazas y sus aparatos de bombardeo —los que le quedasen— dispuestos a destrozarse las Divisiones alemanas, faltas en las primeras jornadas de bases de aprovisionamiento y rendidas por la fatiga del continuo pelear.

Para valorar toda esta campaña, será menester que transcurran años, y los tratadistas estudien e inquieren acerca de los motivos y las consecuencias de sucesos tan inauditos como trascendentales. La rapidez vertiginosa de la guerra y sus tangibles resultados triunfales para los alemanes, tienen para nosotros una causa inmediata: la original eficacia del Ejército del Aire. Por muy importantes que hayan sido las colaboraciones de las restantes Armas, y sin olvidar ni disminuir el papel esencial de la Infantería, incluso en sus modernas acepciones de las Divisiones blindadas, lo cierto es que la guerra adquirió su carácter relámpago cuando el Ejército del Aire la condujo y la llevó con la misma velocidad de sus alas. Una suprema dirección inteligente y férrea, dueña de todos los resortes, ha obrado el que puede calificarse de milagro, y que quedará en la Historia como prueba práctica y terrible con el triunfo alemán, de la más honda transformación en el Arte y la Ciencia de la Guerra.



## LOS PARACAIDISTAS, LAS MAQUINAS Y LA PREPARACION DE LOS HOMBRES

De pasada hemos escrito algo a propósito de los paracaidistas. No es probable que nadie en el mundo dude ya de su eficacia, tanto como de la regularidad de las formación y el entrenamiento de sus Unidades. A tal punto, que son numerosos los países que ya tienen en sus Ejércitos secciones y cuadros de paracaidistas, siguiendo el modelo alemán, cuya técnica y cuya eficacia han quedado cumplidamente probados.

La sorpresa de la aparición de estos soldados fué completa en Polonia; pero, más tarde en Noruega y, sobre todo, en Holanda y el norte de Francia, el rendimiento fué asombroso. Todo estriba en saber elegir el instante, para que a la confusión de la retaguardia enemiga se una el desconcierto en la vanguardia hendida. Y las acciones simultáneas han de ser fuertes, enérgicas, profundas; y han de estar asistidas por una constante acción de los soldados del Aire, cuyo apoyo para los paracaidistas resulta, naturalmente, esencial.

Hemos procurado pasar una a modo de revista por los acontecimientos más señalados de un año de guerra, y nos hemos tenido que referir especialmente al papel de los aviadores, porque sus gestos fueron siempre decisivos. Esta es la originalidad en la actual contienda y su máximo valor. Pero nadie se engañe respecto a la eficacia de las restantes Armas, que continúan desempeñando, ahora como siempre, papel importantísimo. Singularmente la Infantería — así sean esas modernísimas Divisiones blindadas — ha jugado la carta de la eficacia suprema, con las acometidas irresistibles que han frustrado sucesivamente todas las resistencias en las líneas famosas y en los fuertes considerados como inexpugnables.

Por esto no hemos dicho nunca, ni lo pensó nadie, que un Ejército pueda prescindir de tales o cuales Armas, a beneficio de una poderosa Aviación monopolizadora. Semejante conducta constituiría grave error, y nadie lo aconseja, y Alemania está lejos de ponerlo en práctica. Cuida, por el contrario, de su Ejército del Aire, con atenciones preciadas; pero atiende al perfeccionamiento de las restantes Armas con un celo que multiplica los detalles del mejoramiento, encuadrados siempre en una perfecta disciplina. Y como línea de unión, como nexo fuerte y estrecho, los mecanismos de enlace son los más perfectos, porque ya se ha comprobado cómo de la estrecha colaboración han nacido los éxitos más rotundos y han surgido las repulsas más eficientes en los raros casos de la iniciativa enemiga, siempre fuerte y duramente dominada.

También es cierto — y resulta factor de importancia esencial — que el material ha jugado un papel valiosísimo en estas acciones frecuentes de la guerra en los aires. Tenía que ser así, ya que no en balde unos y otros dedicaron cuidados casi mater-



nales a la preparación de sus prototipos en los meses y años que precedieron a la lucha. Habíanse hecho elogios universales de los monoplanos de caza británicos, los "Vickers-Spitfire" y los "Hawker-Hurricane", que efectivamente se han confirmado en los cielos sembrados de metralla. Pero en esos escenarios precisamente, la superioridad de los cazas alemanes ha determinado, tras el triunfo de arriba, la victoria de los de abajo.

Es muy posible que las causas de las reiteradas victorias aéreas alemanas hayan de buscarse tanto en esta calidad de los aparatos como en la superioridad de los pilotos. Mas este es un aspecto de la cuestión en el que sólo podríamos llegar a conclusiones aproximadas a través de los definitivos resultados. El soldado-piloto británico ha demostrado reiteradamente un excelente espíritu, con un aliento muy deportivo; pero con falta de entrenamiento, de dominio del aire y de la máquina; se diría, por tanto, que muchos de sus hombres tenían que improvisarse en las tareas más difíciles y heroicas. Y, como es lógico, los resultados no podían ser del todo satisfactorios para ellos.

Del lado alemán, la preparación física ha sido una de las más hondas preocupaciones del mando. Los soldados del Aire, por lo mismo que tienen que hacer frente a eventualidades infinitamente más extraordinarias que los de tierra, necesitan de un entrenamiento meticuloso y especial, que se ha estudiado en los más nimios detalles; y de aquí que la juventud preparada para el Ejército del Aire haya sido sometida a toda suerte de pruebas excepcionales, antes de lograr los definitivos puestos en escuadrillas y aeródromos.

No es posible olvidar que antes de la guerra, cuando los aviones de todos los países se dedicaban todavía a las tareas aparentemente pacíficas de la velocidad, los aparatos alemanes conquistaron marcas que fueron harto significativas. Estos monoplazas que en 1940 precedieron a los Ejércitos de Tierra por toda Europa, son los mismos modelos que en 1938 y 1939 batieron varios records con vuelos impresionantes. Fué entonces cuando el General Udet estableció su record de velocidad con un Heinkel, en un trayecto de 100 kilómetros, a 634 kms. 37 mts. por hora. Pero este record fué batido por el piloto Dieterle, poco tiempo después, hasta 746 kms. por hora. Y no había pasado mucho tiempo cuando el piloto Wendel alcanzó los 755 kms. por hora, utilizando ya un aparato Messerschmitt. Son, pues, estas velocidades de ahora en la guerra, la continuación de aquellas otras que parecían fantásticas en la paz.

Ha traído la guerra en el aire la exigencia de unos hombres excepcionalmente preparados, y a los que hay que pedirles muchas más dotes que las del heroísmo. Piense tan sólo el lector, que el piloto de un caza, solitario en su bólico lanzado a 600 kms. de velocidad media durante el combate, ha de realizar un esfuerzo físico supremo, y al propio tiempo tiene que cumplir innúmeras obligaciones, de las que si es cierto que depende su vida, también depende la eficacia de la operación, la suerte de los compañeros y la fortuna misma de la acción emprendida. Este hombre tiene que estar pendiente de los instrumentos de a bordo, que le garantizan la buena marcha de la máquina; tiene que servir él solo la instalación de telegrafía sin hilos, que le pone en contacto con la tierra y, además, con el jefe de la escuadrilla; y sobre todo, en el instante supremo, tiene que estar pendiente del enemigo para tratar de derribarle. Para ello, la agudeza visual ha de estar supeditada al sistema nervioso, que manda siempre. La sangre fría es la mejor garantía de todo. Los rapidísimos desplazamientos en el aire tienen que tener una elasticidad felina, imprescindible para aprovechar la décima de segundo de debilidad o de cansancio del adversario. Se trata, en suma, de una guerra, de un tipo de batallas para las que por fuerza han de estar los hombres, física, moral y técnicamente superdotados. Y los resultados, sin otros elogios que serían superfluos cuando todos los aviadores arriesgan la vida por la patria con idéntico admirable desprecio, hablan mejor que cuantos argumentos originales tratáramos aquí de añadir.



La colaboración estrecha entre todos los sectores y ese mando único que en los Aliados no pudo lograrse, en el Ejército alemán del Aire han sido condicionales indispensables para triunfar. Las fuerzas de tierra pertenecientes a las Unidades aéreas, han tenido abrumadoras tareas, con gran frecuencia. No nos referimos ya a las formaciones antiaéreas, que tan a menudo se han visto obligadas a largos desplazamientos y a ocupar posiciones con el brío de las tropas de choque, sino más bien a ese personal numerosísimo que ha seguido a las Divisiones blindadas, y tras la precipitada retirada del enemigo, ha puesto un aeródromo destruido en condiciones de ser utilizado por los mismos aviadores que acababan de bombardearle; y a este esfuerzo de reconstruir y de improvisar tenía que seguir la preparación, el almacenaje, la reorganización de talleres y servicios, para que las escuadrillas alemanas pudieran servirse de las nuevas bases. Gigantesco esfuerzo de todos los hombres y las jornadas, que ha sido un auténtico milagro posible sólo por las virtudes de la disciplina ejemplar y el patriotismo exaltado, pero silencioso, de un gran pueblo.

Nuestro propósito, que era sencillamente el de subrayar los valores de ese Ejército del Aire que ha triunfado hasta el presente, transformando los signos de la guerra hasta hacerla veloz como los modernos aparatos de caza, está casi cumplido. Importa, sin embargo, destacar, que este alarde germano ha sido tanto más valioso, cuanto que los Aliados han tenido y tienen en la guerra, hombres expertos y máquinas magníficas. Probar la superioridad sobre aquéllos y éstas, a través de unas y otras campañas, es el mérito mayor de los pilotos de Alemania, que no regatearon jamás las virtudes del adversario, sino que se emplearon fervorosamente con el afán de superarlas.

Pero la guerra no ha terminado al concluir estas impresiones, sino que, por el contrario, ha entrado en esa tremenda fase en la que Inglaterra, por fin, se ve obligada a soportar directamente una guerra. El rigor de los adversarios y la situación geográfica de los Ejércitos que luchan, aparte todas las complicaciones que se han producido y aún pueden producirse, prestan a la contienda un carácter bien distinto del anterior. El Continente tiene ahora su enemigo en la Isla, y la guerra del aire obedece a un patrón de desgaste que nadie sabe —salvo el Caudillo alemán— cuánto puede durar, ni si concluirá por el desembarco, tan discutido como temido.

Frente a ese futuro, nos abstenemos de todo comentario, ni siquiera recuento de probabilidades. El lector que haya llegado hasta aquí, tiene con los datos y los hechos que hemos expuesto suficientes pruebas para juzgar del pasado reciente y sospechar del futuro inmediato. Las lecciones de la guerra son tan tremendamente elocuentes, que ciego será el que no quiera aprenderlas; y el papel de augur, ni nos gusta ni vale la pena de estudiarle cuando la guerra se complace en ofrecer cambiantes y facetas sobre los que resulta punto menos que imposible el vaticinio.

Por otra parte, nuestra posición de "no beligerantes", que aconseja interés y expectación por los hechos de armas que conmueven a Europa, implica respeto para todos los que combaten. De esta lucha, hasta el momento actual, se deducen transparentes estas enseñanzas que ha proporcionado el Ejército alemán del Aire, y que hemos querido señalar, no porque nuestras autoridades y jerarquías las desconozcan, sino porque, además de ellas, todas las gentes pueden y deben aprenderse la lección, y tal vez aplicar el cuento español a las consejas históricas y a los cuentos de miedo. He ahí una gran nación continental que en 1918 fué brutalmente aniquilada —aunque no vencida—, en nombre de la faramalla democrática y justiciera, y que en 1939 resurge esplendorosa para ocupar su verdadero puesto, por milagro de una raza laboriosa y un Caudillo altivo y patriota.

Pues bien: también en España tenemos una raza que fué y será capaz de grandes empresas, y un Caudillo que, tras ganar la más difícil de las guerras, habrá de triunfar en la paz...









Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



Residencia  
de Estudiantes



EJEMPLAR GRATUITO



CONCESIONARIO EXCLUSIVO  
PARA LA VENTA EN TODA ESPAÑA:  
LIBRERIA GENERAL DE VICTORIANO SUAREZ

Precio: 5

- 10287 -

AHB

ALAS

GERMANAS

FDSXX