

¿Cuál debe ser nuestra red de tráfico aéreo?

Por CÉSAR GÓMEZ LUCÍA

Profesor de Aeronáutica Comercial en la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos

CUANDO, dentro de muy pocos años, el progreso de la Aeronáutica haya permitido a la Aviación comercial alcanzar su autonomía económica — lo que quiere decir que los usuarios costearán por sí solos el transporte aéreo —, los Gobiernos se verán obligados a regular y encauzar el tráfico aéreo que desbordará a los actuales. En tan venturoso día surgirán líneas y enlaces que ahora no auguramos y veremos competencias que hoy se juzgan imposibles. Será amplificada la sorpresa que hoy nos da el auto en su lucha con el tren. El barco, el ferrocarril y el ómnibus se debatirán en un crujir de dientes contra el avión, y los Gobiernos acudirán en auxilio de una economía establecida sobre las bases actuales imponiendo a la Aviación trabas, gabelas, coerciones. Todo será inútil; una nueva economía responderá a la nueva era del transporte, y sólo restará a los Gobiernos pasarse al bando del vencedor y crear un cuerpo de vigilantes del tráfico aéreo y regular su disfrute...

Mientras llega ese día tienen obligación las naciones que se precien de civilizadas de sostener la infancia de la Aviación, y de sostenerla generosamente, porque cuanto mayor sea la ayuda antes alcanzará su pubertad. Es una repetición de lo que se ha hecho con los otros medios de transporte; aunque éstos, a pesar de las ayudas, están aún encanijados, porque en todos los países, a la hora actual, el carril, la carretera y el barco consumen dinero de los presupuestos de los Estados.

El adelanto actual de la Aeronáutica empuja que el capital venga a colaborar con la nación en esta ayuda al desarrollo del tráfico aéreo, porque el dinero — que no ha sido nunca romántico — sólo acude cuando ve el resarcimiento a corto plazo y seguro. El ser el dinero oficial la única fuente de subvención al tráfico aéreo, traba el libre desarrollo de éste, pues el Estado es un prestamista en cierto modo usurero, ya que cuando da dinero persigue un fin *político*. Basta ver que si bien todos los Parlamentos del mundo votan créditos para líneas aéreas, lo hacen todos creyendo que es un modo encubierto de robustecer

la Aviación militar. Es posible que sin estas miras torcidas no votaran las ayudas, dado que en ningún país están los asuntos para permitirse lujos ni despilfarros que no giren con, tras o contra la guerra. De aquí resulta que las líneas aéreas establecidas en el mundo no son las típicas para fomentar el tráfico, sino más bien las que políticamente le convienen a la nación que las paga.

Al pretender establecer una red de líneas pagadas por una nación habrá que atender, pues, a las dos necesidades expuestas y buscar o compaginar las razones políticas con la pesquisa del flete caro, es decir, el que por su calidad puede pagar los actuales costes.

Entrado ya en el caso de España, las razones políticas marcan bien claramente sus líneas: serán aquellas que tiendan a afirmar y robustecer su situación geográfica. No hay política más próspera y recompensadora que aquella que no sólo no se opone a la Geografía, sino que la complementa y vigoriza. España es el puente de Europa a África y América, donde tiene intereses materiales y, sobre todo, espirituales. España tiene, además, unas provincias hermanas, ricas, predilectas, en el Mediterráneo y en el Atlántico. Sus líneas aéreas tienen, pues, que ser principalmente:

- a) Las que la unan con las provincias insulares.
- b) Una dorsal de los Pirineos al Estrecho.

El mar Mediterráneo, el mar azul, Mare Nostrum, ha sido la cuna de casi todas las civilizaciones que en su regazo se han dado cita con el tiempo. Sus ondas, que han escrito en sus arenas la alborotada historia de la humanidad, se aprestan, quizá, a escribir una nueva epopeya que puede ser definitiva. A despecho de América, aun sigue siendo el Mediterráneo el corazón del mundo y éste bate en ritmo tan acelerado que sólo un necio puede dejar de prestarle atención.

El Mediterráneo es un hervidero donde en equilibrio inestable se acallan furiosos irrendentismos que en un estrafalario reparto mantiene latentes y donde afluyen los vientos del Islam y de Moscú que pueden avivar rápida-

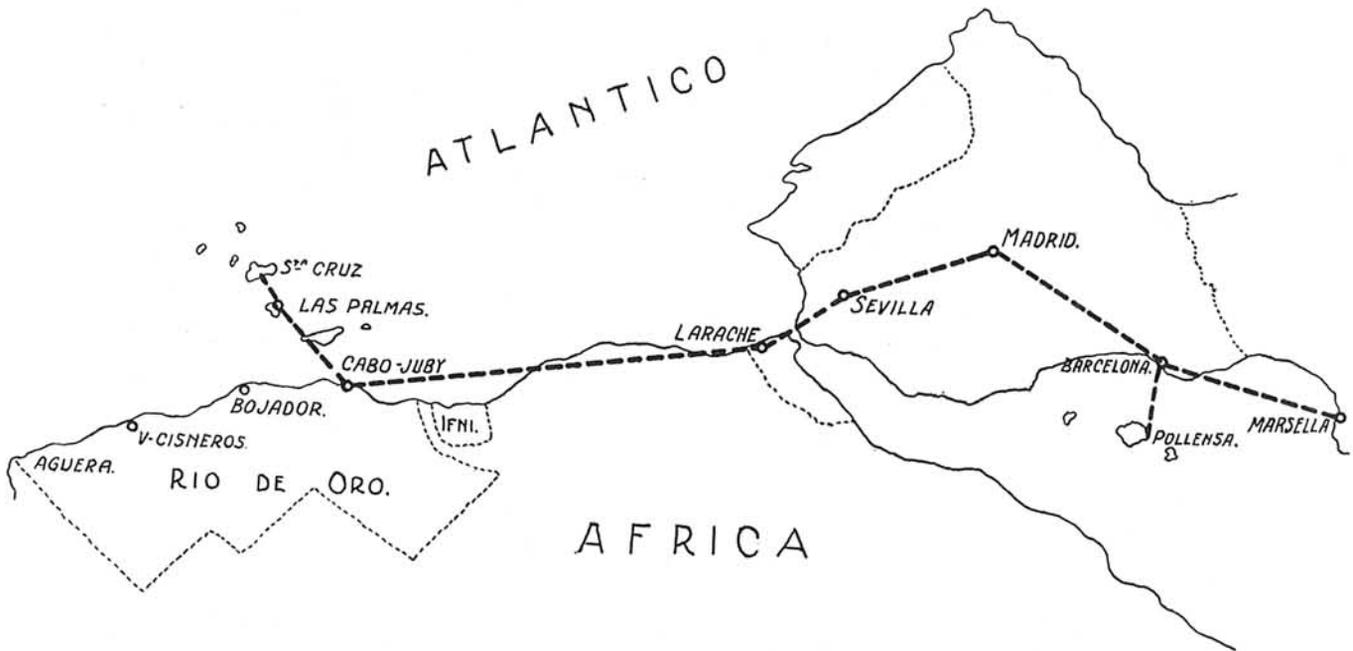
mente la hoguera. España, guardadora del pórtico del mar azul, no puede, aunque quiera, desentenderse de los problemas de este mar. España ha dicho noblemente, a la faz del mundo, que repudia la guerra; pero no basta no quererla, es preciso contribuir a que los demás no la quieran. Es preciso no romper el equilibrio, y éste se quebraría si no guardásemos, si no poseyéramos en verdad lo que es nuestro. Es preciso seguir, con todo corazón, la conducta contraria a la de aquel hidalgo español, quien para que no le robaran, mató a su mastín, tiró al río su arcabuz y arrancó los cerrojos de su puerta. Es preciso, en una palabra, que acerquemos a nuestro regazo esa codiciada perla del Mediterráneo que se llama las islas Baleares. Pensemos, por bien de la humanidad, que si no establecemos esa línea no podemos impedir que la establezca otra nación, y que dado un permiso habría que dar otros más, y con ellos daríamos una ocasión, quizá, de romper ese equilibrio.

Tenemos también otras islas en el camino de América, al principio de ese mar donde aun flotan perdurables las sombras de Colón y de sus sucesores; de ese mar que ha llevado la savia generosa de la España fundadora; y estas islas son un vergel de vergeles, donde los poetas han si-

ante el mundo nacionalidad española y tienen derecho a sentar en el Parlamento español un representante. Más allá de la vecindad del archipiélago, nuestra zona en África sigue hasta rebasar el trópico de Cáncer, hasta alcanzar precisamente el punto ideal para dar el salto hacia la América española. ¡Qué envidiable situación la de España con respecto al tráfico aéreo! Hasta esos pedazos de desierto, que hace unos años todos despreciaban, se convierten por la magia de la Aviación en uno de los más codiciados parajes del mundo, ya que la línea Europa-Sudamérica ha de ser la principal arteria de la red mundial.

Pero no soñemos con la línea de América. Basta, por hoy, con que llegemos a Canarias y cuidemos los aerodromos de Bojador, Villa Cisneros y la Agüera para el día de mañana. Queda así definida nuestra línea principal Barcelona-Canarias con el enlace de Baleares. Esta línea atraviesa la capital de la República y va por Sevilla, Larache, Ifni y Cabo Juby al archipiélago afortunado. En la rama Norte hemos de cruzar los Pirineos, pero no para buscar otras capitales, sino para establecer en Marsella el contacto con la red europea.

Ingentes razones políticas nos han trazado la línea vertebral. Las que pudieran aducirse de una línea a París, a



tuado el paraíso terrenal; donde se siente más acendrado el cariño a España: son las islas Canarias, a las que los extranjeros han llamado siempre las islas afortunadas.

Pero, además, el camino que por el continente africano lleva al archipiélago es español. Es español con la sola excepción de un fértil pedazo que lleva nombres españoles, pero que una diplomacia estúpida y baladí se dejó arrebatar. Aun hay en esa zona un trozo, Ifni, que no es protectorado ni colonia, sino pedazo de la nación española, y cuyos habitantes, aunque no nos conozcan, tienen

Roma, a Lisboa o desde Galicia, no tienen ya la misma fuerza, aunque quizá tengan una consideración económica elevada; y por eso y porque los pasos han de darse paulatinamente, no deben por hoy establecerse otras líneas.

Basta averiguar, para completar el estudio, si las razones económicas están en pugna o ayudan a las razones políticas. La línea de Madrid a Barcelona, hemos demostrado en esta revista que es la de clientela más fija en toda Europa y es una de las de buen rendimiento. Su prolongación a Marsella sería un éxito, porque Marsella, Génova

y Barcelona son los tres emporios del Mediterráneo. De Marsella a Barcelona se transportan ya hoy por avión un promedio de 500 kilogramos diarios de mercancía, de los que solamente 45 siguen hasta Madrid.

La línea a Baleares, que se haría de Barcelona a la bahía de Pollensa, sería la más frecuentada por el turismo, que invade en masa estas islas. La rara belleza de Mallorca, la duración del trayecto — una hora — y las buenas condiciones climatológicas, aseguran el éxito. Continuamente reciben las agencias de viajes y de turismo peticiones de billetes aéreos para las islas, que nadie puede suponer no estén ligadas por avión. Por otra parte, la correspondencia, al ganar veinticuatro horas, soportaría una sobretasa, y Mallorca tiene industrias y frutos que forman en la lista de los fletes caros.

Aun siendo tan conspicua la importancia política de la línea a Canarias, no lo es menos su importancia económica. El archipiélago es una inmensa huerta de plátanos que surte, sin competencia posible, a toda Europa. De aquí nace una actividad comercial que sólo tiene parangón

en los grandes emporios mundiales. Santa Cruz y Las Palmas tienen, individualmente, más movimiento telegráfico que Bilbao y otras grandes capitales españolas. Sólo Madrid y Barcelona las superan. El correo, tan necesario en las transacciones comerciales, tarda más de una semana en llegar actualmente a Londres, Hamburgo y Génova. Con el avión emplearía solamente dos fechas, y las cartas comerciales soportarían una sobretasa capaz casi de pagar la línea. Los aeropaquetes serían numerosos, porque este archipiélago, tan rico, es solamente agrícola y sin industria indígena.

España, tan afortunada en todo, tan vital en su esencia, ofrece, pues, el ejemplo, casi único en el mundo, de ir al unísono en aviación, en política y en economía. Por esta razón, ya en sus balbucientes principios, el tráfico aéreo en España ha resultado un éxito en su utilización, siendo sus líneas las menos onerosas para la nación que las sustenta. No hay, en efecto, salvo dos excepciones, unas líneas aéreas que vivan con más regularidad y con menos subvención que las españolas.

La acción aérea independiente

Por FRANCISCO FERNÁNDEZ G. LONGORIA

Comandante de Aviación

LOS elementos tradicionalistas del Ejército y la Marina que proclaman la pretendida ineficacia de la Aviación como arma independiente, suelen incurrir en el grave error de basar casi exclusivamente sus argumentaciones en la experiencia de la pasada guerra. Buscan cuidadosamente en ella todos los ejemplos que puedan servir para poner de manifiesto las dificultades, a veces insuperables, con que luchó la Aviación de aquella época para realizar grandes misiones, y hacen luego extensivo todo ello a la Aviación actual, sin darse cuenta de que el formidable progreso efectuado desde entonces por el arma aérea resta casi todo valor a aquellos datos.

Es extraño que, dedicados principalmente a mirar hacia atrás y a escrutar en el pasado con el fin de deducir enseñanzas aplicables al porvenir, no se hayan percatado dichos elementos de que las lecciones más transcendentales que ofrece la última guerra son: que nadie pudo prever, ni concebir siquiera, las radicales modificaciones que el progreso humano había de introducir en la esencia misma de la lucha ni la fabulosa cantidad de medios que las naciones de civilización adelantada podían poner en juego; y que, como consecuencia de la extraordinaria perfección de los modernos medios destructores, la guerra no podrá ya conducirse ni resolverse con arreglo a los antiguos principios militares ni a las concepciones de la estrategia clásica.

El pasado conflicto demostró también que casi todas las naciones fueron a remolque de los acontecimientos y a

veces en contra de los acontecimientos mismos. Existe solamente una excepción entre los beligerantes: Alemania. Los alemanes fueron los únicos en comprender que la ciencia moderna podía proporcionarles nuevas armas de una potencia insospechada, y se dedicaron a una labor tenaz de investigación, que pronto había de verse coronada por el éxito más rotundo. Gases, submarinos, lanzallamas, artillería pesada, cañones de largo alcance y casi todas las innovaciones más sorprendentes que aparecieron en el transcurso de la guerra llevaban el mismo sello de procedencia: *Made in Germany*.

Este sentido audaz, moderno y dinámico que inspiró a Alemania, unido a la perfecta técnica de su organización industrial, le permitieron conservar casi siempre la iniciativa de la lucha y mantener muy alto el espíritu de su pueblo a pesar de la aplastante superioridad de sus adversarios. Gracias a él se terminó la guerra sin que dicha nación fuera vencida militarmente y sin que su economía sufriera las destrucciones y devastaciones de la lucha. De haber sido otro el espíritu de sus directores, si éstos hubiesen sentido la misma incredulidad y el mismo escepticismo por todo lo moderno que los actuales detractores del progreso aéreo, los resultados habrían sido totalmente distintos y la victoria militar de los aliados no se hubiera hecho esperar mucho tiempo.

Entre los grandes aciertos alemanes merece ser especialmente destacado, por lo que tiene de aleccionador, el