

## EL MAYOR PELIGRO DE UNA NUEVA GUERRA

### Los centros urbanos e industriales bajo la amenaza aérea

Por EMILIO ENTERO

Capitán de Aviación

#### I

CON las maniobras de este año de protección de la población civil de Berlín (marzo de 1935) se ha intensificado en todas las naciones la propaganda por medio de artículos de prensa, folletos y ejercicios de protección para llevar al conocimiento de los profanos o de los indolentes la necesidad de que, sin pérdida de tiempo, se procure la preparación de los grandes centros demográficos e industriales para resistir con las menores pérdidas posibles los bombardeos que sin duda sufrirán en una posible y quizá próxima guerra.

En cierto modo está justificada esta indolencia porque aparte de que, sobre todo en España, no nos gusta pensar en contingencias desagradables de guerra y las numerosas conferencias internacionales a propósito de pacifismo ayudan a descartar la posibilidad de la guerra, la preparación completa de las ciudades para resistir a los bombardeos aéreos exigiría tan cuantiosos medios, que ante la casi imposibilidad de poderlo conseguir cunde el desaliento y se toma la fácil posición de cruzarse de brazos.

Sin embargo, si nos detenemos a pensar un poco las cosas y sobre todo a inspirarnos en los hechos históricos, tenemos que llegar a la conclusión de que una perfecta preparación de las ciudades contra los bombardeos aéreos no es una idea descabellada. No sería más que construir las modernas ciudades análogamente a como las antiguas estaban preparadas para resistir los asaltos que podían sufrir con las armas en uso en aquel tiempo.

Y si decimos que construir o preparar las ciudades modernas de modo que puedan resistir los bombardeos aéreos es muy caro, también debemos pensar que no sería nada barato, para los medios de aquel tiempo, construir las largas murallas que rodeaban las ciudades de antes de la invención de la pólvora, ni las grandes fortificaciones de las muchas ciudades que se prepararon para resistir los bombardeos de la artillería en los comienzos de ésta.

Aun tenemos a nuestro favor que, como se demuestra en los tratados que sobre este asunto comienzan a publicarse, si preparar las ciudades para los bombardeos aéreos es

caro, no es por otro lado hacer la ciudad incómoda para la vida o antihigiénica, sino todo lo contrario, puesto que una de las principales defensas de una ciudad contra los bombardeos aéreos es la dispersión de sus edificios, el que tenga calles anchas, muchos jardines y amplios parques, casas sólidas e incombustibles, amplios ventanales en ellas, etcétera, en contraposición a lo que pasaba antes al preparar a las antiguas ciudades para la guerra, en que convenía que tuvieran dimensiones restringidas para que fuera menor la longitud de murallas y sobre todo la fuerza necesaria para defenderlas, lo que traía consigo el hacinamiento antihigiénico de casas; en que éstas debían tener pocas y pequeñas ventanas para que se pudieran convertir fácilmente en aspilleras; en que las calles debían ser estrechas para que en los momentos más desesperados de la defensa se pudieran aún defender con pocas fuerzas calle por calle; en que la ciudad debía estar construida sobre algún cerro para que los defensores conservaran hasta el último momento una posición dominante, trayendo como consecuencia el que las antiguas ciudades estén llenas de cuevas, y, finalmente, que no era conveniente que tuvieran anchos paseos y amplias plazas, puesto que esto es más ventajoso en general para la buena defensa.

Por otro lado, el adiestramiento que para aguantar los bombardeos aéreos necesitarán tener los habitantes de las modernas ciudades, tiene también como antecedente el que antiguamente los no combatientes debían preparar armas, someterse a media ración, hacer los aprovisionamientos de víveres, agua, municiones, etc., para no distraer de las murallas al personal de la defensa; en una palabra, realizar fuertes trabajos y obrar con gran disciplina, mayor sin duda que la que necesitarán ahora los habitantes de las modernas ciudades para resistir los bombardeos.

En cierto modo, aun podríamos decir que no hay contradicción, salvo en lo concerniente a higiene, entre las condiciones que deben reunir las ciudades en tiempo de paz y de guerra, tanto ahora como antes, pues entonces las ciudades debían ser pequeñas y con los edificios reunidos por los escasos medios de comunicación, lo mismo que ahora, tanto en paz por unas cosas y en guerra por otras,

deben ser grandes para facilitar la vida comercial e industrial y con amplias calles y plazas que permitan sostener el intenso tráfico moderno.

En aquel tiempo no se consideraban de diferente modo a las personas combatientes de las civiles, a las que se acuchillaba o se quedaban prisioneras, se les devastaban y confiscaban sus propiedades, etc., y ahora volverá a ocurrir de un modo análogo con la Aviación, en que también los no combatientes sufrirán pérdidas, tanto en sus vidas como en sus haciendas, si no se preparan y cooperan, como las antiguos, a la defensa.

Siendo el principal objeto de estos artículos vulgarizar el estado del problema de la defensa de las poblaciones contra los ataques aéreos, no nos detendremos más que a esbozar el asunto, sin entrar en sus detalles técnicos, pudiendo el que desee profundizar en ellos recurrir a libros y escritos que en revistas técnicas han aparecido en los últimos años.

Para mayor claridad dividiremos la exposición de este asunto en varias partes, en las que estudiaremos: la posibilidad de que las poblaciones modernas se vean sometidas a los ataques aéreos en una próxima guerra; las condiciones precarias que tienen actualmente para resistirlos; los medios que, aunque precarios, se podrían emplear ahora para aminorar sus efectos; la constitución ideal que estas ciudades debían tener para su máxima protección contra el peligro aéreo; cómo se podrían ir preparando las actuales ciudades, y, finalmente, la influencia que esta preparación pudiera tener sobre los métodos de ataque de la Aviación.

## II

### ¿Será posible y probable que las ciudades sean bombardeadas por Aviación enemiga?

Las ciudades, así como los centros industriales, serán atacados por las fuerzas aéreas enemigas si los aviones pueden llegar hasta ellas, si sobre las mismas pueden lanzar agentes destructores de suficiente potencia que compensen los esfuerzos del bombardeo y si para los fines de la guerra, desde el punto de vista del atacante, es más conveniente este ataque que el que puedan hacer contra el Ejército en sus propias líneas.

Sobre el primer punto podemos afirmar rotundamente que, dado el estado actual de la Aviación, sobre casi todas las ciudades de Europa podrán llegar los aviones de sus enemigas. En efecto, esto es posible por el gran aumento de radio de acción que los constructores de aviones, por el estímulo de los *records* mundiales, han conseguido para sus aparatos.

El *record* mundial de radio de acción, es decir, la máxima distancia que un avión ha podido recorrer en un solo vuelo ha ido subiendo a cifras que hace años hubieran parecido un sueño y que ha permitido el establecimiento de líneas comerciales entre Europa y América.

El *radio de acción de bombardeo* es naturalmente muy inferior, puesto que el avión debe llegar al punto deseado, lanzar una cantidad apreciable de bombas y regresar al

punto de partida, debiendo dejar también una parte de su capacidad de carga para el armamento defensivo que convenga llevar; es una cifra que depende por lo tanto de varios factores, pero que en números redondos se puede considerar hoy como de 1.000 kilómetros con 1.000 kilogramos de bombas. Por lo tanto, únicamente Rusia, entre las naciones de Europa, tiene algunas ciudades a las que no pueden llegar los aviones, con una cantidad importante de bombas, que penetren por sus fronteras.

Claro está que si por la situación y dimensiones del país atacado y por sus escasos medios de agresión antiaeronáutica puede el atacante recorrer pequeñas distancias para ejecutar los bombardeos, llevar poco armamento y realizarlos a baja altura, podrá aumentar por estas ventajas la carga de bombas; así, para nosotros, en que las distancias en la Península no son grandes, son enemigos poderosos desde el punto de vista aeronáutico Portugal y Francia (incluso esta última por sus posesiones en África), y lo son menos Italia, Alemania e Inglaterra.

Si en el estado actual de la Aviación son peligrosos los aviones de naciones fronterizas por su radio de bombardeo, podrán llegar también a serlo los de naciones lejanas, pues con el aprovisionamiento en vuelo, utilizando un avión con bombas y otro sólo con gasolina, puede incrementarse el radio de acción del primero en un 40 por 100, y no digamos nada del papel que los dirigibles podrían desempeñar si se les emplea para bombardeo o si, por su gran vulnerabilidad, se les empleara para aprovisionar de gasolina en vuelo a los aviones y quizá también de bombas.

Visto que los aviones pueden llegar sobre las ciudades por tener un radio de bombardeo suficiente, también debemos señalar que, tanto por el estado del tiempo como por el buen funcionamiento de sus motores, hoy día llegarían a volar sobre una ciudad casi todos los aviones que emprendieran el viaje, si no se les interrumpía por medios bélicos.

Algunos autores que quieren demostrar que el peligro de la Aviación es exagerado, abusan del argumento de que en 1918, de 485 aviones alemanes que emprendieron el vuelo para bombardear París, sólo llegaron 37 y fueron derribados 13; pero debemos tener en cuenta que la Aviación ha progresado mucho y que, sin que se pueda hacer un cálculo de los que pudieran ser derribados por medios bélicos, sí podemos asegurar que si hoy emprendieran el vuelo los aviones alemanes sobre París llegarían, sin ser detenidos por el estado del tiempo o por averías, lo menos el 99 por 100.

\* \* \*

Si los aviones pueden llegar a volar sobre las ciudades, éstas serán indefectiblemente bombardeadas, pues es de todos conocido que los medios de destrucción que pueden emplear sobre ellas son de extraordinario poder: bombas explosivas e incendiarias capaces de derribar y quemar manzanas enteras de casas; bombas de gases y líquidos tóxicos, con cuya dispersión quedarán inútiles para habitar barrios enteros, durante varios días; destrucción de

los depósitos y conducciones de agua, centrales eléctricas y de gas, etc.

Finalmente, podemos asegurar que este ataque contra las ciudades y centros industriales se llevará a cabo con la máxima intensidad posible, pues si tenemos en cuenta que el fin primordial de la guerra es hacer presión sobre el enemigo para someterle a duras condiciones de paz, las diversas armas se deben emplear de modo que den el mayor rendimiento posible a este fin y, por lo tanto, lo mismo que los submarinos se emplearon en la última guerra en torpedear barcos mercantes y realizar un bloqueo de costas, más que en operaciones ligadas a sus escuadras, podemos decir que en una próxima guerra se emplearán más los aviones en bombardear estos centros vitales del país que en apoyar las operaciones del Ejército, pues debemos tener gran cuidado en pensar que un avión con unas bombas es un enemigo terrible de casas, talleres, barcos, etc., y es ineficaz en su lucha contra un hombre que, con un fusil, esté agazapado tras una piedra u oculto en una trinchera.

Podemos creer con fundamento que, salvo algunos aviones de observación que sean los "ojos del Ejército o de la Marina", la mayor parte de las fuerzas aéreas disponibles se emplearán con el fin indicado, y a tener la mayor cantidad posible de esta Aviación de bombardeo se dedicarán las naciones que quieran sacar un rendimiento máximo a su Aviación.

### III

#### Inferioridad de los elementos defensivos antiaeronáuticos

Demostrado que los aviones bombardearán las ciudades, cabe adoptar en éstas, para su defensa, los medios conocidos como *activos* y *pasivos*, que nosotros llamaremos medios de defensa militares y medios de defensa civiles, pues los primeros serán empleados, principalmente, por los organismos militares y los segundos por los civiles.

#### *Medios de defensa militares*

Estos medios de defensa, colocados por orden aproximado de eficacia para evitar, en lo posible, que el bombardeo lo realice el enemigo con rendimiento y sin pérdidas para él, son: ocultación de la ciudad con humos o nieblas artificiales, barreras de globos cautivos, empleo de fusiles y ametralladoras, cañones antiaéreos y Aviación de caza. Como medio auxiliar de éstos, y también de los civiles, está la recogida de informes con una buena red de puestos de observación distribuida por el país, con observadores militarizados en tiempo de guerra, para que se pueda tener aviso en la ciudad o puestos importantes de la llegada del enemigo con tiempo suficiente para preparar la defensa; este aviso no puede llegar, en general, a tiempo en los lugares que están a menos de 80 kilómetros de las fronteras o costas cuando el ataque proviene del mar.

Desgraciadamente, todos estos medios de defensa militares contra los ataques aéreos carecen de la eficacia que el Ejército tiene para defender las fronteras contra los ata-

ques terrestres o que la Marina y Artillería de costa tienen para defenderse contra los ataques por mar. Es un hecho bien conocido que el Ejército a la defensiva, si conserva su moral, necesita menos medios para resistir que el ofensor para atacar, siendo ésta una ventaja que tenían las naciones débiles para mantener la integridad de su territorio. Esta ley tan antigua se verifica al revés al tratarse de ataques por el aire, en los que en la ofensiva se exponen menos medios y se causan más daños que en la defensiva.

Esta ineficacia de los medios defensivos militares contra los ataques aéreos, que en parte está demostrada por razonamientos y cálculos teóricos, va siendo también comprobada prácticamente en las maniobras aéreas de ataque contra ciudades que se han desarrollado en varias naciones durante los últimos años.

¿Cuál puede ser entonces la defensa militar que nos queda contra los ataques aéreos?

Pues según numerosos autores que han tratado con conocimiento y profundidad de esta materia, solamente el disponer de una fuerza aérea de bombardeo capaz de destruir al enemigo, y multiplicado, si es posible, tanto como él destruya.

Podemos citar entre estos autores a Douhet, italiano; Ritter, alemán; Bratt, sueco; etc.; pero como más concluyente, por haberse hecho eco de sus escritos un hombre civil como Mr. Arthur Henderson, presidente de la Conferencia del Desarme, nos apoyaremos en el comentario que éste hace de un libro del general inglés Groves.

Por de pronto, Mr. Henderson, refiriéndose a la personalidad del autor, dice: "Los servicios del general Groves son de tal naturaleza, que han de recabar para su punto de vista, si no una adhesión completa, por lo menos un respeto universal. Ha servido primero como soldado en el Ejército británico; llegó luego a oficial aviador en el Royal Flying Corps, y después en la Royal Air Force. Ha servido en diferentes campos de operaciones en la guerra mundial, y en 1916, cuando la lucha aérea llegó a su apogeo, fué nombrado director de operaciones aéreas en el Ministerio del Aire. Una vez terminada la guerra, pasó a ser delegado de Aviación del Gobierno británico en el seno de la Comisión militar permanente creada por la Sociedad de las Naciones en virtud del artículo 9.º del Pacto. Durante tres años ha tenido su residencia en Ginebra, y ha presidido por algún tiempo la citada Comisión permanente. Retirado del servicio, el general Groves ha consagrado su atención y sus cuidados a los varios problemas que implica la guerra aérea."

Mister Henderson sintetiza la descripción del general Groves diciendo: Si no se consigue llegar a un Convenio de Desarme, las naciones van a entrar en una formidable competencia en materia de fuerzas aéreas en gran escala. Cada país se esforzará—y se puede decir que este esfuerzo ya ha comenzado—en tener más aviones de más potencia y de mejores cualidades técnicas que los de los Estados vecinos. A medida que la rivalidad se haga más aguda, aumentarán las fuerzas aéreas, y el Gobierno de cada nación se propondrá conseguir la posibilidad de tener en sus manos el poder necesario para destruir las ciudades de los

Estados enemigos. Esta posibilidad será verdaderamente efectiva, pues si las cosas son como el general Groves las ve, *el único método eficaz de protección contra el ataque aéreo es la contraofensiva aérea contra el territorio enemigo; es decir, que el único obstáculo efectivo contra la agresión aérea es la amenaza de represalias de la misma naturaleza.*

Este razonamiento, según Mr. Henderson, no se debe considerar como simple opinión personal del general Groves, sino que se debe considerar como la razón por la cual el Gobierno británico ha decidido que para proteger a Londres y las demás ciudades británicas contra la destrucción producida por un ataque aéreo, debe estar en disposición de destruir a su vez, París, Berlín, etc.

Las lamentaciones que un hombre pacifista como mister Henderson hace en este comentario, escrito hace un año, son de actualidad, pues la carrera de los armamentos aéreos de este último año le van dando desgraciadamente la razón.

### *Las naciones pacifistas ante la guerra aérea*

Por nuestra parte diremos que la vida de las naciones pacifistas se hace más imposible que con los antiguos métodos de guerra, y la posibilidad de ser neutral ha cambiado en el sentido de empeorar, pues si antes una nación guerrera construía cañones y armaba ejércitos, su vecina, si era pacifista, podía limitarse a fortificar las fronteras y crear un pequeño ejército que, apoyado en ellas, pudiera impedir la entrada del invasor; por lo tanto, al no contestar a la construcción de cañones con más número de éstos y mejores, sino con fortificaciones, no había carrera de armamentos y quedaban perfectamente marcadas las naciones que se preparaban para la ofensiva y las que se limitaban a la defensiva.

Pero al tratarse de la guerra aérea, si a los aviones hay que responder con más y mejores aviones, todas las naciones serán guerreras o por lo menos no será tan fácil distinguirlas, y sobre todo que tendremos desencadenada francamente la carrera de los armamentos, aunque se envuelva en el sentido de que se hace con miras defensivas.

Aun las cosas se agravan si pensamos que por ser la Aviación muy vulnerable o fácil de destruir cuando está en tierra (en aerodromos o en fábricas), muy difícil cuando está en el aire y muy costoso de evitar sus daños, en el caso de guerra aérea entre dos naciones llevará enorme ventaja la que adelantándose destruya rápidamente a la Aviación contraria en sus propias bases y a los talleres y fábricas de los que podrían salir más aviones; con esto conseguido tendría después bastante tiempo para destruir impunemente las ciudades enemigas sin que las suyas fueran destruidas como represalia, y quizá por lo tanto poder ganar rápidamente la guerra por la desmoralización que causara al enemigo.

Es decir, que con la Aviación se refuerza el refrán que dice: "quien da primero da dos veces", cosa que habiendo sido también verdad en la guerra terrestre no lo era tanto, pues si bien es cierto que la nación que más pronto y mejor movilizaba, cumpliendo la frase "apretar un botón" estaba

en mejores condiciones que la otra, no por una movilización rápida se podía conseguir la destrucción del ejército contrario ni se entraba de un salto en la capital o en las ciudades de la nación enemiga.

Esta circunstancia, de la que todo el mundo por su claridad está convencido, hace que si siempre ha sido posible que por ligeros roces diplomáticos o comerciales, atentados, incidentes de frontera, etc., hubiera una guerra entre dos o más naciones, este peligro, por las modalidades de la guerra aérea, está enormemente incrementado, pues al no existir antes el miedo a la rápida actuación del contrario había tiempo, incluso cuando ya las naciones hacían sus preparativos de movilización, de realizar conversaciones o negociaciones diplomáticas que impidieran desencadenar la guerra. Actualmente, por la enorme ventaja que supondría para el que se adelantara en la guerra aérea, es posible que ésta se produzca al menor incidente o incluso a que la formalidad de la declaración de guerra sea lanzada contra un país al mismo tiempo que las fuerzas aéreas comiencen su destrucción.

### *La única solución posible*

Ante este estado de la cuestión, ¿qué medios tiene un país eminentemente pacifista contra la guerra aérea?

Pues sin olvidar, por lo que hemos dicho, la constitución de una fuerte Aviación de bombardeo, preparar materialmente a las ciudades, adiestrar a sus ciudadanos y fortalecer su moral para que resistan lo mejor posible, y con los menores daños, los bombardeos aéreos.

Empezando por lo último diremos que fortalecer la moral consistirá en llevar el convencimiento a los habitantes del país de que si adoptando las convenientes medidas, resisten los desastres que los bombardeos aéreos puedan causar se podrá ganar la guerra, o por lo menos no perderla, aunque los medios de agresión sean inferiores a los que emplee el enemigo, pues no se debe olvidar que las guerras, como los combates individuales, no los gana siempre el que más empuja, sino que gran ventaja lleva también el que más aguanta.

Las antiguas ciudades de la época romana han dado hermosos ejemplos, aguantando hambre, miserias y privaciones antes que dejarse dominar por los ejércitos invasores. En la época de Napoleón entraba éste fácilmente en Italia, donde las ciudades le abrían paso cuando era derrotado el ejército defensor, y tropezó con grandes dificultades en España, donde no le bastaba ocupar las posiciones del ejército de la defensa, sino que también tenía que luchar en muchas ciudades contra sus habitantes para tomar combatiendo casa por casa.

No debemos olvidar que las razones actuales para defenderse hasta último extremo los habitantes de las ciudades son tan poderosas como en los tiempos antiguos, pues si bien antes los vencidos eran maltratados y sometidos a esclavitud, ahora son también sometidos a esclavitud económica y escarnecidos moralmente.

*(Continuará.)*