

BASES AERONAVALES

Las notas que van a continuacion están tomadas en la parte referente a ello de la Conferencia dada en este Centro en 1926 por el Capitan de Navío D. Pedro M. Cardona cuyas consideraciones consideramos permanentes, como es natural tratándose de aspectos que descansan en fundamentos geográficos.

Mahon - Si nosotros con un radio de 200 millas trazamos un círculo alrededor de Mahon y concebimos todo lo que se encuentra en esta superficie, veremos que a estas fuerzas aeronavales que salgan de Mahon les ha de ser permitido ejercer una acción ofensiva sobre los puertos militares de Tolon y Maddalena, Spezzia y los menos importantes de Villefrance, Ajacio y Cagliari; sobre los puertos aéreos de Cuers-Pierrefeu, Berro, (inmediaciones de Marsella), San Rafael, (al empezar la costa azul), y poblaciones de importancia en el litoral mediterráneo, Cette y Marsella, pudiendo llegar la acción hasta Toulouse y poblaciones meridionales francesas, Génova, sobre la riquísima industria de la cuenca del Ródano y la de la vertiente meridional de los Alpes. Por el lado Sur alcanza la acción de Mahon a las provincias oranesas, Argelia y dentro de poco Tunez. De modo que nuestras fuerzas aéreas partiendo de Mahon pueden ejercer una acción

ofensiva importante sobre todo este litoral que he señalado. En cuanto a la defensiva es de notar que Mahon se encuentra en el centro del arco del círculo que determina la costa nuestra de Levante, se encuentra en una posición estratégica para la defensa de las importantes y ricas poblaciones de este litoral con objeto de poder salir a defenderlas en caso de ataque insistente, en caso de que no sea el ataque repentino.

Las fuerzas aéreas desde Mahón, explorando como hemos visto que se desempeña esta función por medio de las fuerzas aéreas, pueden ejercer la acción notable de proporcionar el conocimiento de cómo se mantiene la comunicación entre la costa africana y Francia y digo proporcionar este conocimiento, para que quepa amparar la comunicación y favorecerla mientras sean aquellos amigos y molestarla mientras sean enemigos, atacando la fuerza aeronaval de Mahón, especialmente la de torpedeamiento a la fuerza naval enemiga que conduzca cañones, o conduzca tropas.

De modo que la posición aeronaval de Mahón supone una posición aeronaval de privilegio especialmente de orden ofensivo, de un privilegio incomparable para toda la cuenca occidental del Maditerráneo, encontrándose también favorecida esta posición por la circunstancia de no tener en 200 millas alrededor ningun punto extranjero desde el que pueda ser atacada, circunstancia que no disfruta ninguna otra base ni otro punto nacional. En cambio de esto presenta Mahón la desventaja de que por no poder tener micró-

fonos avanzados, a menos que los adelante a flote, es más posible un ataque aéreo a la base, por sorpresa.

Si se pretendiera efectuar el ataque aéreo a Mahón con portaaviones o aviación marítima desde catapultas, la fuerza naval que lo efectuara se colocaría en inferioridad de condiciones contra un ataque de fuerzas submarinas nuestras.

Y definidos así los caracteres estratégicos y tácticos de la base aeronaval de Mahón, podemos terminar diciendo que esa base aeronaval podrá desempeñar su misión dotándola de fuerzas de caza y combate que sirvan para la defensa local de la base; de bombardeo aéreo para la acción ofensiva especialmente sobre los puertos militares, centros demográficos y acumulaciones industriales; de exploración estratégica aérea para constante conocimiento del área marítima de la que Mahón es el centro; fuerzas aéreas de torpedeamiento que sirvan para atacar las fuerzas navales enemigas o para defender las nuestras, sean mercantes o sean de guerra, sea que transporten cañones, sea que transporten mercancías, sea que transporten tropas; y dirigibles para la exploración local de la base del puerto militar. Porque la exploración ya hemos visto que se hace mucho mejor en determinadas circunstancias, mejor dicho que en éstas es preciso hacerla con dirigibles,

Hay una característica en Mahon, que importa señalar: Mahon se encuentra aislada, Menorca se encuentra en una isla donde es posible que haya que socorrerla en un momento determinado; Mahón

no tiene más socorro posible hoy, mientras nosotros no domine-
mos el mar, que por medio del aire o por medio de los submari-
nos; por eso se ha propuesto, que aparte de lo que los submari-
nos puedan transportar para socorrerla, el que en Mahón se crea
ra una estación de dirigibles rígidos, no de gran capacidad, pe-
ro si la suficiente para de noche poder transportar desde la pe-
ninsula 15 ó 20 toneladas de municiones o de lo que fuera, con
lo cual se aliviaría seguramente la defensa del puerto.

Pasando a la estación aeronaval de Cartagena, su caracte-
rística principal es la de encontrarse así como de centinela Nor-
te en el golfo oriental del estrecho de Gibraltar; guarida de don-
de pueden partir todos los ataques de flanco para las derrotas
Este Oeste por el Mediterráneo occidental. Cartagena ya no tie-
ne a su alcance ningún puerto militar ni comercial de importan-
cia; el de mayor importancia es Argel, no parece. pues, que las
fuerzas de bombardeo hayan de ser de una importancia señalada;
en cambio, la acción de Cartagena es específica sobre los barcos,
sobre las fuerzas navales flotantes que pasan por sus aguas, y
la importancia suya desde este punto de vista es notable. Por eso,
las fuerzas de torpedeamiento aéreo que partan de Cartagena han
de estar en mayor cuantía.

Las condiciones tácticas de Cartagena para la defensa aé-
rea son algo mejores, porque tiene que encontrarse el aeródromo
en Mar Menor por imposibilidad absoluta de encontrar otro lugar
más próximo al puerto militar; tiene que encontrarse en el Mar

Menor y no es tan facil la sorpresa porque los micrófonos pueden estar más adelantados y con mayor tiempo pueden dar aviso de la ofensa que se avecine, dando con ello lugar a que la escuadrilla de caza y combate pueda elevarse y pueda hacer que dure menos tiempo el ataque, que la base naval est'e menos tiempo sometida al enemigo.

Queda dicho ya que la estación aeronaval tiene que ir al Mar Menor, pero es de tal modo preciso asegurar el que las fuerzas de caza, que estando inmediatas, puedan subir con objeto de que la base y el puerto militar y las fuerzas navales que estén en su interior guarecidas se encuentren el menor tiempo posible sometidas al enemigo, que sería conveniente, muy conveniente, un aerodromo de vigilancia, un aerodromo de caracter provisional en las proximidades inmediatas al puerto de Cartagena, donde hubiera siempre en tiempo de guerra media escuadrilla de caza que al primer aviso que los micrófonos comunicaran pudiera subir y encontrarse en condiciones de poder defender el puerto y la base naval de los bombardeos enemigos, mientras no llegaban las fuerzas de caza del Mar Menor.

Para defensa del aerodromo del Mar Menor es preciso pensar en el establecimiento de un campo minado avanzado, lo que los fondos permitan, desde Cabo Palos a Torre Vieja, asi como es necesario enlazar Mar Menor con comunicacion ferroviaria a la red general y establecer la comunicacion marítima por una bocana que permita el paso de mercancías, embarcaciones de vigilancia de vuelo

sostenimiento del campo minado etc.etc.

Pasemos a la base del Sur. La base del Sur está en una situación, se encuentra en estado de indeterminación, Cadiz es difícil que pueda ser base aeronaval; La Carraca decía un Almirante ilustre, ya muerto, que como base naval La Carraca era un mal negocio y que como todos los malos negocios cuanto más pronto fuera abandonado, mejor. Yo no se si tiene razón, lo que si se es que lo decía y que los dichos de aquel Almirante merecen ser estudiados, son dignos de meditada reflexión.

Si vamos a Bonanza nos encontramos que está muy cercano al mar; y así podemos llegar hasta Sevilla, pero nos encontramos con que está demasiado alejado de Gibraltar; pero en fin habrá que terminar por definir esta base y habrá que definirla también para las fuerzas submarinas, y donde se defina, allí podrá instalarse seguramente la estación aeronaval, con la ventaja de que algunas instalaciones para ambas fuerzas podrán ser comunes.

Sea donde fuere convendrá atender algunas consideraciones: Ocorre un fenómeno en esta región que es conocido por casi todos los que forman en las agrupaciones diferentes del gremio aeronaval nuestro. Y el fenómeno es que ingleses y españoles parecemos estar engañándonos mutuamente: los ingleses creyendo que no nos enteramos de que Gibraltar se encuentra en condiciones de inferioridad muy marcada para ejercer acción militar desde el aire y nosotros haciéndonos los inocentes como si no nos hubieramos

enterado de ello. Gibraltar no tiene sitio adecuado para aerodromos; no puede tenerlo; no puede tener más fuerza de acción para el combate aéreo que desde las aguas y las fuerzas aéreas de caza y combate que salgan para su acción de las aguas, estan en condiciones de inferioridad en relación con las otras fuerzas que parten de la tierra por muchos estilos.

De modo que ellos creen que nosotros no nos enteramos y no cesan de enviar Comisiones del Ministerio del Aire para que estudien y para que propongan lo que mejor pueda resolver este problema, que me permito opinar es vital en el porvenir para la posición de Gibraltar. Los que no son miembros del Ministerio del Aire idean unas cosas fantásticas, como la de hacer un aerodromo subterráneo y otras lindezas que a los que hemos seguido el tema este de la situación tácticamente difícilísima de Gibraltar, desde el punto de vista aéreo, nos han proporcionado ocasión hasta de reirnos.

El hecho indiscutible es este: Gibraltar no puede defenderse por el aire, o si se defiende es en condiciones de inferioridad. Nosotros disfrutamos de una posición inmejorable, de una posición privilegiada para ofender a Gibraltar desde el aire y para defender a Gibraltar en el aire. Es decir que tenemos para el futuro esta prenda tan importante, de tal valía, la que podremos poner de manifiesto cuando llegue la hora.... de que ya no nos creamos tontos los unos a los otros y las cartas, como vulgarmente se dice, las podamos echar boca arriba. Para el me-

El mejor éxito de esta particularidad será conveniente que tengamos nosotros pensado un lugar que sea próximo a Gibraltar, que sea llano, que reúna buenas condiciones de defensa, especialmente desde el punto de vista aéreo, desde donde podamos en un momento dado transportar una masa considerable de aviones de caza que pudiera ejercer la acción tanto ofensiva como defensiva sobre la plaza de Gibraltar. Este puesto podía ser Medinasidonia.

Una vez señalada esta característica, que es muy esencial, podremos decir que la acción que ha de desarrollar la fuerza aeronaval que salga de la base Sur nuestra, se ha de ejercer cogiendo de flanco las derrotas que se dirijan o procedan del Mediterráneo con fuerza especialmente de torpedeamientos y con fuerzas de bombardeo sobre Gibraltar, Lisboa y Faro, donde hay estaciones aeronavales portuguesas que tienen ya instalación hecha y tienen aparatos albergados allí, desde las cuales pueden ofender nuestra base marítima meridional, sin que nosotros tengamos nada dispuesto para contrarrestarlo, y desde donde pueden impedir o por lo menos dificultar seriamente toda acción naval nuestra.

Esta base Sur y Cartagena también presentan una característica especial que no podemos olvidar, que es la de observación sobre el Marruecos nuestro, empresa que ni aunque nosotros quisieramos, no podemos dejar de tener presente.

Vigo sigue, y Vigo parece ser una posición poco favorable tácticamente desde el punto de vista de encontrarse en la cercanía de una frontera; pero la distancia a que se encuentra el lu-

gar en que es posible instalar la estación de aviones entre San Simón y Redondela, se encuentra a 30 Kilometros, y a 30 kilometros de una frontera ya es posible tener salvaguardada la acción, sobre todo porque sabiéndolo cabe poner los elementos necesarios para que cuanto pase por el aire la frontera pueda ser vigilado, seguido y opuesto lo preciso para evitar el peligro.

La característica especial de Vigo es de un orden ofensivo contra la población de Oporto, contra el puerto militar de la capital de Portugal y los puertos aeronavales de Lisboa y Aveiro. En Aveiro existe también una estación aeronaval que amenaza nuestras posiciones marítimas del W. sin que tengamos nada para contrarrestarla.

Un ataque de flanco, de la corriente que viene desde el Canal de la Mancha al estrecho de Gibraltar, puede ejercerse desde Vigo con aparatos de exploración de larga distancia, que es una exploración muy importante, porque aunque sería posible escapar a ella alejándose de la costa, siempre representa ello una dificultad.

Por ultimo, desde Vigo puede ejercerse una acción notable, porque la defensa marítima de las Rias bajas es una defensa aún de orden local, dificilísima y costosísima, aunque se reduzca, aunque se limite a los campos minados; en cambio por medio del aire la defensa suya para evitar especialmente el dominio y el aprovechamiento por el enemigo, aun cuando sea momentáneo, de aquellas aguas o algun rincón de ellas, se hace relativamente más facil.

Ferrol, desde el punto de vista del aire ocupa un puesto menos importante; Vigo tiene importancia mucho mayor por estar más próxima a los objetivos defensivos y por estar más avanzada con respecto a la acción ofensiva sobre la derrota que lame la costa y sobre los objetivos lusitanos, si son estos enemigos.

Y, por último, la estación de Santander tiene solo una importancia relativa, más por ser apropiada a la defensa de los puertos comerciales más importantes que están instalados en esta costa Norte; su acción ofensiva comprende el puerto aeronaval de Hurtin y las poblaciones costeras francesas hasta Burdeos, no teniendo en su radio de acción derrota importante y pudiendo si tener aplicación muy útil en la defensa por el aire de convoyes que comunicaran con Francia.

No me refiero para nada a Canarias por presentar un aspecto que desfigura el cuadro general del problema de la política naval y aeronaval de nuestra Nación, tal como se ha definido.
