

La aviación en la Conferencia del Desarme

Por SALVADOR GARCÍA DE PRUNEDA

ATENDIENDO gustoso al requerimiento de REVISTA DE AERONAUTICA, voy a exponer en breve resumen los diversos puntos de vista sobre armamentos aéreos presentados en la Conferencia del Desarme, pues aunque de ello se ocupe la prensa diaria, no es fácil seguir su marcha a través de los telegramas.

En cuanto a aviación se refiere, hay en la Conferencia dos tendencias principales: la que trata de disminuir los riesgos para la población civil, suprimiendo en todo o en parte la aviación militar, y la que persigue el mismo fin humanizando los medios a emplear. La primera quiere suprimir el órgano — aviación de bombardeo —; la segunda excluye la función — bombardear —, aunque las dos tienen una preocupación común que complica el problema: no entorpecer el desarrollo de la aviación comercial, pero conseguir que no tenga aplicación bélica. Para ello, la delegación española ha propuesto la supresión total de la aviación militar e internacionalización de la civil. Las dos cosas forman un todo, pues sin la segunda, no puede concebirse la primera.

Y aquí se presenta ya una contradicción aparente: si la Conferencia es para limitar armamentos, ¿qué tiene que ver con el empleo que se haga? Exacto, si nos atenemos al título escueto; pero la Conferencia no es un título ni una etiqueta, es algo vivo que lleva detrás los pueblos y la opinión pública, que impresionada quizás exageradamente por el bombardeo a gran distancia y por la guerra bacteriológica, quiere impedirlo; mas, acostumbrada por triste experiencia de generaciones al empleo de armas de fuego y a sufrir las fatigas del bloqueo, juzga estas cosas inherentes a la Humanidad, y no piensa en ellas, pero sí en la aviación. Justo es decir que contra este olvido ha reaccionado España, que en su discurso de apertura hizo constar que no debe tratarse de humanizar la guerra, sino de suprimirla; afirmación que causó sensación, como un chasquido espabila a gente adormilada, haciéndola abrir los ojos a la realidad.

¡Humanizar la guerra! Ese deseo es, además de impracticable, hipócrita; pues a nadie le cabe la menor duda de que una vez desencadenada la guerra, se emplearán todos los medios, y a suprimir alguno fiende la idea de prohibir la aviación militar, pero internacionalizando al propio tiempo la civil, que sometida a un solo órgano directivo controlado por todos los Estados, tendrá la casi

imposibilidad de efectuar preparativos netamente bélicos en el material, que podrían interesar a una sola nación, pero no al grupo de Estados que constituyan el organismo internacional. Y de aquí sale ya la primera condición *sine qua non*; el Convenio a que se llegue ha de ser por lo menos continental, para que pueda entrar en vigor.

Difícil es agrupar de modo claro y conciso las proposiciones de los distintos Estados, pues es frecuente el cambio de frases que pueden en su día modificar el alcance de su tesis; pero pueden condensarse en lo siguiente:

Partidarios de la abolición de la aeronáutica militar: Alemania y Nueva Zelanda.

Idem id., pero con internacionalización de la civil: España, Suiza, Suecia, Bélgica, Dinamarca.

Prohibición de la aviación de bombardeo: Italia y China.

Limitación de la aviación de bombardeo en función del peso en vacío e internacionalización de la civil de transporte: Francia.

Prohibición de bombardeos aéreos: Gran Bretaña, Austria, Suiza y Turquía.

Idem id. contra las ciudades abiertas: Polonia, Checoslovaquia, Japón, Estados Unidos y Países Bajos.

Hay además muchos Estados que proponen la supresión de los medios de combate agresivos, concepción un tanto infantil que bien parece encubrir la idea de no definirse. Es verdad que algunas armas, pocas en realidad, son eminentemente agresivas, pero como en la legítima defensa no cabe distinguir, al legitimar un medio de ataque no puede impedirse que el atacado se defienda con todo lo que tenga a mano.

La dificultad del problema del desarme para la aviación estriba precisamente en su característica de movilidad, independencia del suelo y ausencia de fronteras para ella, condiciones que crean problemas de índole filosófica, pues si para el Ejército y la Marina las dificultades de limitación en sus armas son tan sólo de organización, en la aviación son de índole fundamental, que a mayor abundamiento interesan a la opinión pública, cuya imaginación aun se impresiona al ver pasar aviones que como bandadas de pájaros no se sabe de dónde vienen, adónde van y lo que pretenden, e igualmente pueden ser pacífica emigración que expedición para comerse una especie enemiga.

Por eso mismo en la Conferencia despierta la aviación

el máximo interés, y hay a su alrededor verdadera expectación por ver cómo enfoca el problema su presidente, D. Salvador de Madariaga, personalidad internacional extraordinaria, para la que no tiene secretos la cuestión del desarme, y a mayor abundamiento, padre de la idea de la internacionalización.

Esta idea propicia a la esperanza, suscita infinidad de problemas de todo orden. No es en realidad un hallazgo, aunque lo sea la forma en que se presenta, pues las agrupaciones de tipo político-industrial son ya viejas en la Historia; alianzas antiguas, *ententes* modernas, *cartels* y *trusts* nacionales, han cedido ya el paso a organismos internacionales, como los consorcios de la potasa y el aluminio, que constituyen nuevas formas corporativas de evidente progreso, en las que no sólo intervienen los particulares, sino también los Estados. ¿Por qué no intentar algo semejante en aviación? Las necesidades del mundo son nuevas desde hace quince años; todo ha cambiado en tan corto plazo, y necesario es buscar nuevas normas para la vida internacional, rompiendo las viejas tradiciones y cambiando conceptos un tanto arcaicos.

Los pueblos, que muchas veces no son los Gobiernos,

piden paz y armonía. Buena prueba de ello es la reunión de la Conferencia. Ya sé que los escépticos sonríen irónicamente, pero es que no se detienen a pensar en que el solo hecho de reunirse 54 Estados para hablar del desarme es algo nuevo en la Historia de la Humanidad. ¿Hubiera concebido nadie hace treinta años que un país poderosísimo se viera obligado a justificar la importancia de su Marina, y otro hiciera equilibrios para que no conocieran sus propios súbditos sus armamentos aéreos? Pues ello ocurre en estos días; como síntoma consolador, la opinión pública se conmueve, los problemas militares que antes se trataban en secreto empiezan a salir a la superficie, y ello no puede por menos de dar frutos, aunque no podamos adivinar cómo serán, pero de cierto significarán un paso en el camino de paz y concordia entre los pueblos que la aviación ha contribuido eficazmente a unir, precisamente por sus características más temibles para empresas bélicas, esa movilidad e independencia de tierra que tantas veces hemos citado en el curso de este artículo, pero sobre las cuales es necesario insistir porque son las que enlazan la aviación guerrera con la civil, que constituye la gran dificultad del problema del desarme.

Los armamentos aéreos

EL coronel Pruneda, en el documentado artículo que anteriormente publicamos, expone la importancia del desarme aéreo y las diversas tendencias que sobre esta cuestión tan compleja se han dibujado en las primeras sesiones de la Conferencia del Desarme. Como complemento de dicho trabajo vamos a exponer las cifras que han de servir de base a las discusiones que allí se entablen y a los acuerdos que se adopten.

La paciente labor preliminar de la Conferencia, ha consistido especialmente en una recopilación y ordenación de datos referentes a efectivos, material, y presupuestos de las distintas naciones invitadas a participar en ella, las que, con este fin, recibieron una serie de cuestionarios precisos, cuidadosamente estudiados por las Comisiones preparatorias, con la idea de que proporcionarán los datos necesarios para establecer comparaciones entre los diferentes armamentos.

Las contestaciones a estos cuestionarios fueron entregadas a la Sociedad de Naciones en septiembre pasado, pero no arrojan la claridad que se esperaba, pues a pesar de las precauciones tomadas al establecer y redactar los modelos de estados, las cifras que en ellos aparecen no son, en ciertos casos, expresión exacta de la realidad. Algunas naciones han consignado los efectivos correspon-

dientes a períodos de movilización o licenciamiento, esto es, a épocas anormales; otras, declaran una cantidad de aviones que es la que deberán tener cuando terminen un plan de construcciones apenas iniciado o todavía en proyecto; y las hay también que no han respondido a alguno de los extremos, o a ninguno.

Otro aspecto que complica esta cuestión, es la dificultad de señalar los aviones militares que no sean aptos para empleo militar, es decir, los aparatos escuelas, sanitarios, etcétera, que no tienen aplicación para la guerra, y el

Efectivos de las fuerzas aéreas

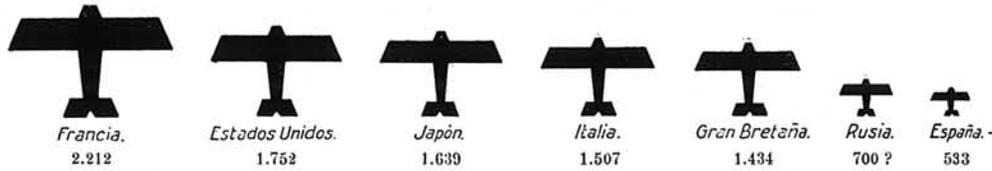
NACIONES	Metrópoli	Ultramar	En portaviones	Total
Francia.....	33.560	8.518	476	42.554
Inglaterra.....	23.229	8.991 (1)	»	32.220
Estados Unidos.....	25.680	1.519	»	27.324 (2)
Italia.	21.418	775	»	22.193
Japón.....	16.821	»	»	16.821
España.....	2.778 (3)	691 (4)	»	3.469

(1) Comprendida la India.
 (2) Ejército, 13.030; Marina, 14.169.
 (3) Aviación Militar, 2.509; Aeronáutica Naval, 269.
 (4) Marruecos.

número y eficacia de los que se consideran en parques y reservas.

Resulta, por tanto, sumamente difícil expresar en cifras que sean comparables entre sí, la potencia real de los dis-

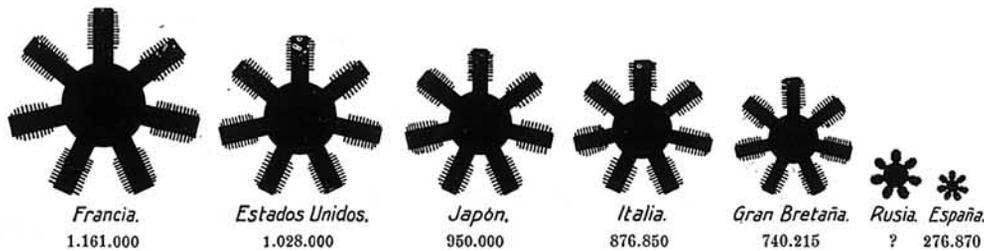
Dicha revista, reputada de poseer una excelente información, no se contenta con los datos oficiales y expone otros propios, que son los que en el cuadro aparecen entre paréntesis.



Número de aviones militares.

tintos armamentos aéreos, por cuya razón nos limitamos a exponer un estado demostrativo de los efectivos aéreos, y tres gráficos que representan el número de aviones, la potencia de sus motores, y los presupuestos del aire de las

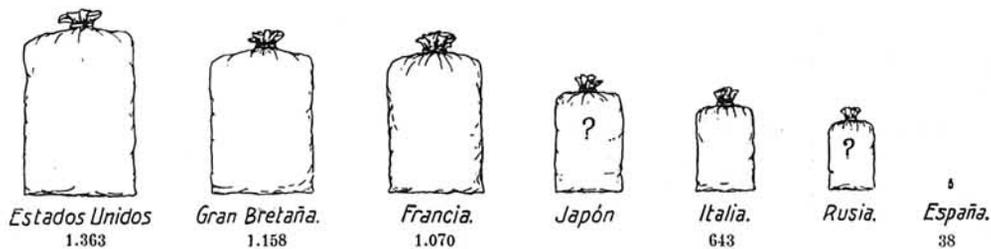
En la documentadísima crítica que hace de las comunicaciones presentadas por los Gobiernos, *Die Luftwacht* duda de la buena fe de muchos de éstos, y expresa su creencia de que tales declaraciones no son sino posiciones



Potencia total en cv.

principales potencias, formados todos ellos con los datos oficiales que han comunicado sus Gobiernos. Reproducimos también un estado del número de aviones de cada país, que figura en un interesantísimo artículo que ha pu-

previsoras que han adoptado ante la posibilidad de que la Conferencia acuerde reducciones o limitaciones en los efectivos o material, toda vez que las cantidades consignadas difieren por completo de las que figuran en anterior-



Presupuestos de aviación en millones de pesetas (cambio actual).

blicado la revista alemana *Die Luftwacht* en su número de enero pasado, dedicado íntegramente al desarme, cuyo trabajo ha sido objeto de grandes comentarios.

res documentos oficiales, algunos de fecha muy reciente, sin que haya habido créditos ni tiempo bastante para llevar a cabo tales variaciones.

(De Die Luftwacht.)

NÚMERO DE AVIONES MILITARES DE LAS PRINCIPALES POTENCIAS

Cifras tomadas de documentos de la Sociedad de Naciones. — Las cantidades entre paréntesis están obtenidas de otras fuentes.

	Aeroplanos de primera línea en servicio activo (excluyendo reservas).						Total aviones de primera línea	Reservas primera línea	Total primera línea y sus reservas	Segunda línea, aparatos escuela etc., incluso reservas	Total general	Porcentaje de nuevos tipos (aproximado)	Observaciones
	Caza	Bombardeo diurno	Bombardeo nocturno	Reconocimiento	A bordo de buques	Defensa de costas							
Francia.....	(470) (300)	(200) (72)	(120)	(420) (36) 335	— 62	—	1.292 395	430	2.117	883	3.000	40	Se supone que Francia puede movilizar 4.000 aviones a la vez.
Gran Bretaña....	(180) (48) (—)	(262) (42) (176)	(80)	(84) (66) (66)	— (44)	(24) (18)	(630) 400 (200) 153 (260) 153	(545) 353	(1.635) 1.059	(218) 375	(1.853) 1.434	70 Mil. 40 Nav.	Las cifras de la Sociedad de Naciones no incluyen India, fuerzas auxiliares y dominios.
Italia.....	(312) (54)	(60) (48) (34)	(100)	(180) (157) (70)	—	—	(652) (259) (104)	?	(1.015) 750	757	1.507	60	—
Polonia.....	(144) (16)	(7) (12)	(7)	(275) (48)	—	—	(433) (76)	(500)	(1.009)	(300)	(1.309) 700	30	Algunos aparatos de primera línea son de escuela, convertibles en militares.
Checoslovaquia....	(120)	(20)	(10)	(120)	—	—	(270) 546	(150)	(420) 546	141	(561) 687	40	—
Rusia.....	(290)	(160)	—	(550)	—	—	(1.000)	(800)	(1.800)	(150)	(1.950)	25	No ha facilitado datos a la Sociedad de Naciones.
Bélgica.....	(150)	(16)	(8)	(72)	—	—	(246) 195	(50)	(245) 195	113	(358) 308	50	—
España.....	No se conocen detalles.						321 33 108	45 8	515	134	649	20	—
Yugoeslavia.	(120) (?)	(80) (?)	(20) (?)	(146) (?)	—	—	(366) 568 (?) 59	(50)	(677)	263 34	(974) 924	40	—
Rumania....	(60) (?)	(36) (?)	— (?)	(108) (80)	—	—	(204) 573 (80) 26	(100)	(699)	(100)	799	20	—
Estados Unidos ...	(443) Columnas 1-4.....	(248) 1-4.....	— Total 623	(577) (1.000)	— 164	—	(1.268) 883 (1.000) 787 (?) 82	Incluidos en primera línea	(2.268) 1.752	(532) 599	(2.800) 2.351	50	Las cantidades entre paréntesis comprenden los aparatos del plan de cinco años.
Japón.....	276 — —	(30) — —	(11) — —	(267) — —	— (290) 329	— (460) 471	(584) 584 (750) 800	554	(1.334) 1.939	? (39) aparatos escuela	(1.373) 1.939	?	Incluidos algunos aparatos en construcción.