

Panorama exterior

Por FRANCISCO FERNÁNDEZ G.-LONGORIA

LOS dos últimos meses han sido pródigos en acontecimientos interesantísimos de orden internacional que, al reflejarse en la política europea, han dado lugar a una situación particularmente delicada. Puede decirse que Europa ha entrado en un momento histórico, decisivo y difícil, que ha de servir de punto de partida a un nuevo orden de cosas. Reina en tal momento, que puede ser trascendental para el porvenir de las naciones, una gran confusión y una indecisión general respecto a la actitud más conveniente, aunque afortunadamente se observa una inclinación unánime hacia los procedimientos pacíficos; pero ante el temor de no llegar por vía amistosa a una solución, todos los países proceden a prepararse activamente para cualquier eventualidad, con una serie de medidas que, por su intensidad y alcance, constituyen en algún caso una verdadera movilización. En todos estos preparativos militares, juega la Aviación, como es natural, un papel principalísimo, y es por tanto conveniente y útil dirigir una ojeada a este panorama exterior, aunque limitándonos a una sucinta exposición de hechos, sin pretender entrar en juicios y apreciaciones que estarían fuera de lugar.

El Pacto aéreo

En los primeros días de febrero y como resultado de la Conferencia francobritánica de Londres, se registra la iniciación del primer Pacto aéreo que aparece en la historia. Esta pieza sin ejemplo en la diplomacia, obedece a la idea, ya indiscutible, de que la Aviación está llamada a desempeñar un papel capital en los conflictos futuros, y al convencimiento de que el medio mejor de evitar una agresión, que pudiera ser brusca, sin aviso, desde el aire, es dar al agresor la seguridad de que instantáneamente recibirá una contestación violentísima, llevada a cabo por el conjunto de las Aviaciones de los demás países. El principio en que se basa este Convenio defensivo preparado entre Inglaterra y Francia, y para el cual se solicitó la adhesión de Alemania, Italia y Bélgica, es que en el caso de que una de las potencias fuera atacada por vía aérea, todos los demás firmantes deberían prestarle instantáneamente la ayuda de sus fuerzas aéreas contra el Estado agresor.

Italia y Bélgica dieron inmediatamente su aprobación en principio, aunque solicitando la primera ciertas restricciones, por razón de su situación geográfica, respecto al alcance de los compromisos recíprocos entre Italia e In-

laterra; en cuanto a Alemania también se mostró favorable al espíritu del Convenio. La importancia que a este Pacto aéreo se concede y las esperanzas que en él se fundan, fueron claramente expresadas en el discurso que el 7 de febrero pronunció en Luton el primer ministro inglés Mac Donald, al calificarlo como "el consejero más eficaz contra la guerra que haya redactado jamás la diplomacia" y al decir que es "un gran paso para hacer que no se piense en guerras y hacerlas imposibles".

El Libro Blanco inglés

Otro hecho destacadísimo es la publicación, el 4 de marzo, del Libro Blanco inglés. El objeto de este documento, según él mismo declara, es indicar de una manera general la política del Gobierno británico en relación con la defensa nacional, y las razones que han hecho inevitable un aumento del conjunto del presupuesto de defensa. "En lo que concierne al aire—dice el *White Paper*—, estábamos virtualmente desarmados en 1919, y después hemos, una y otra vez, aplazado la realización de la fuerza aérea considerada como un mínimo para nuestra seguridad, ante el desarrollo aéreo que se producía en el Continente." Y más adelante agrega: "En el caso de la *Royal Air Force*, un aumento apreciable del número de sus unidades ha sido juzgado inmediatamente necesario..."

Después de examinar en sus párrafos 11 y 12 las medidas de rearme alemán y el peligro que supone para la seguridad, analiza las misiones del Ejército, la Marina y la Aviación. "El aumento de la potencia y radio de acción de las fuerzas aéreas—dice el párrafo 15—han aumentado la vulnerabilidad de nuestro país..."

El papel de la Aviación está definido en el párrafo 23, en la siguiente forma: "La *Royal Air Force* tiene por principal misión asegurar, en colaboración con las defensas de tierra, la protección del Reino Unido, y en particular de Londres contra los ataques aéreos. Suministra también las fuerzas aéreas destinadas a la defensa general del Mediano Oriente, de la India y del Extremo Oriente, al mismo tiempo que las que son necesarias a la cooperación para la defensa de costas (esta cuestión se estudia actualmente a fondo por las tres Armas en colaboración); provee asimismo las escuadrillas especialmente entrenadas y equipadas para la cooperación con el Ejército, y una cierta proporción del personal de la Aviación naval que traba-

ja con la Marina. Las escuadrillas aéreas de la Metrópoli tienen, además, reservas que pueden ser empleadas en cualquier punto del mundo en caso necesario."

El párrafo 24 habla de los peligros crecientes que el Arma aérea representa para la Gran Bretaña: "Los progresos técnicos—dice—se efectúan muy rápidamente en lo que concierne, por ejemplo, a ciertos puntos, tales como la velocidad, la altura, la autonomía, la capacidad de carga y la potencia de destrucción." Y más adelante: "El aumento de la velocidad, del radio de acción, del techo, acentúan la dificultad de ser advertido a tiempo, para hacer intervenir la Aviación de defensa en condiciones favorables para rechazar el ataque. Por estas razones, la integridad de ciertos territorios del otro lado de la Mancha y del Mar del Norte, que ha sido durante siglos, y son aún de un interés vital para nuestro país desde el punto de vista naval, aparece de una importancia mayor que nunca, cuando se toma en consideración la defensa aérea."

El párrafo 25, que por su importancia merece ser subrayado, es una confesión explícita de la imposibilidad de impedir los ataques aéreos: "*El problema de la defensa aérea—declara—retiene la atención del Ministerio del Aire y de los demás Ministerios interesados. Hasta ahora, sin embargo, el único medio de oponerse a un agresor parece ser la posesión de medios de contraataque. Ante el tiempo necesario para disponer de las fuerzas aéreas precisas y ante la oscuridad de la situación internacional, ningún Gobierno consciente de sus responsabilidades puede descuidar el constituir tal defensa, como se estime necesaria para asegurar la seguridad del país.*"

En el párrafo 26 el Gobierno declara su intención de desarrollar, al mismo tiempo que la preparación defensiva del país, otras medidas de precaución destinadas especialmente a la protección de la población civil y a la salvaguardia de los servicios esenciales contra los efectos de los bombardeos aéreos.

A lo largo del Libro Blanco se refleja, como se ve, que la Aviación es objeto de las mayores preocupaciones del Gobierno de la Gran Bretaña.

El rearme alemán

La publicación del Libro Blanco tuvo repercusiones inmediatas en Alemania, acelerando acontecimientos que pueden calificarse de transcendentales. Unos días después de su aparición, el ministro del Aire, Goering, ante los agregados extranjeros, declaraba que Alemania acababa de constituir su Aviación militar. Cuatro días más tarde, el 16 de marzo, el Gobierno alemán dictaba una ley instituyendo el servicio militar obligatorio. Con estas sensacionales medidas quedaba rota por acto unilateral la parte 5.^a del Tratado de Versalles, el cual, como es sabido, en lo que se refiere a la Aviación, dice en su artículo 198: "Les forces militaires d'Allemagne ne devront comporter aucune aviation militaire".

Al día siguiente de decretarse el servicio obligatorio se celebró en Berlín un gran acto militar en honor de las víctimas de la guerra, y durante ese acto volaron por primera vez las escuadrillas de la nueva Aviación alemana. Para

comprender la rapidez con que se formaron estas unidades aéreas, conviene recordar la evolución sufrida por la Aviación en Alemania durante los dos últimos años. El 30 de enero de 1933, pocos días después de subir al poder el partido nacionalsocialista, se colocó a la Aviación alemana bajo la dirección de un Reichkommissariat, al frente del cual figuraba Goering, ministro del Interior de Prusia y aviador de la guerra. Dos meses más tarde, el 28 de abril, se creó el Ministerio del Aire, nombrándose también ministro a Goering, quien al poco tiempo recibía el empleo de general, para realzar su prestigio. Se iniciaron entonces diversas medidas para aumentar la cohesión y el carácter militar de los aviadores deportivos, dotándoles de un uniforme, común a todas las Sociedades, y organizando competiciones de turismo a base de vuelos en formación. Paralelamente se realizaba una intensísima propaganda aérea que se resumía en grandes carteles colocados con profusión en toda Alemania, en los que aparecía la siguiente frase: **ES NECESARIO QUE ALEMANIA SEA UN PUEBLO DE AVIADORES.** Esta labor encaminada a crear un gran espíritu aeronáutico, estaba complementada con la creación y fabricación de tipos de aviones completamente militares, en una escala que no puede precisarse con exactitud, pero que todos los informes secretos coincidían en apreciar como de gran volumen. Y así, el *Daily Mail* de 4 de septiembre último, decía que Alemania se encontraba ya dueña de 2.400 aeroplanos aptos para operaciones militares, y que su ritmo de producción era de 2.500 aparatos al mes.

Seguramente estas cifras son exageradas; pero es indudable que los preparativos secretos, realizados con ejemplar constancia, han sido de tal magnitud que Alemania en el instante de crear como por arte de magia su Aviación militar, se encontraba ya en posesión de unos efectivos comparables a los de cualquier primera potencia. Desaparecido el obstáculo de la clandestinidad, las fábricas alemanas trabajan febrilmente, y todo hace suponer que en plazo brevísimo la Aviación militar alemana estará en primera fila de la Aviación mundial. No hay que olvidar que el inspirador de las modernas ideas de guerra alemanas, general Seeckt, preconiza que la lucha debe basarse en la ofensiva aérea en masa, llevada a cabo por sorpresa.

Preparativos aéreos.

El rearme alemán no ha sido una sorpresa. Hace ya tiempo que se venían denunciando los preparativos militares de Alemania y que se poseían informes suficientes para darse cuenta de su gran amplitud. Se sabía también que esta preparación abarcaba aspectos totalmente nuevos, como se demostró al descubrirse, hace algunos meses, que agentes alemanes habían realizado experiencias en diversos lugares de París, con objeto de estudiar la propagación de cultivos microbianos: nuevo medio de agresión, cuyo estado de adelanto práctico es muy difícil de apreciar, pero que sería un factor más que aumentaría la potencia destructora del arma aérea.

Del rearme alemán preocupaba, ante todo, la formación de una Aviación militar. Hay que reconocer que, en este

aspecto, los autores del Tratado de Versalles dieron muestras de una gran previsión, pues comprendiendo la importancia del peligro aéreo, no se contentaron con someter a la Aviación militar alemana a limitaciones análogas a las impuestas al Ejército o a la Marina, sino que prohibieron la existencia en Alemania de toda fuerza aérea. Alemania, sin embargo, dedicó sus esfuerzos al desarrollo de la Aviación a través de sus líneas comerciales, y consiguió ponerse en cabeza de la técnica mundial. Este progreso causó a los demás países una gran inquietud que se venía traduciendo en constantes aumentos de efectivos y presupuestos aeronáuticos y en la puesta en marcha de grandes programas de material. En estas condiciones, cuando Italia, Inglaterra y Francia se hallan dedicadas a perfeccionar su Aviación, la salida a la luz de la Aviación militar alemana, aunque esperada, había de producir una reacción inmediata. En efecto, Francia reduce a dos los cinco años en que había de realizar la construcción de 1.500 nuevos aviones. La Cámara vota nuevos créditos y concede autorización al Gobierno para invertir en Aviación mil quinientos millones de francos, además del presupuesto extraordinario de mil millones, ya en marcha, y del ordinario de mil seiscientos millones. Inglaterra, que está construyendo mil aviones nuevos, aumenta su presupuesto ordinario en unos 140 millones de pesetas. Italia reduce a tres años la ejecución de su programa de nuevo material, para el que votó mil doscientos millones de liras. Francia decreta la obligación de todo ciudadano de cumplir, bajo severas penas, las medidas que se dicten para la defensa antiaérea. En París se aconseja a los habitantes que se provean de caretas antigás, y se advierte la conveniencia de que todo aquel que pueda hacerlo, se traslade al campo en cuanto se acentúe el peligro. Europa entera ofrece análogo espectáculo de preocupación y temor ante la amenaza aérea.

Un discurso.

En este ambiente, tenso y difícil, las palabras pronunciadas por el subsecretario de Aeronáutica de Italia, general Valle, al apoyar el presupuesto del próximo ejercicio, adquieren un especial interés. El año 1934—ha dicho—marca un paso decisivo en lo concerniente a la orientación aeronáutica. “Se ve, en suma, cómo Inglaterra ha comprendido que se acabó la época del aislamiento espléndido, y se preocupa esencialmente de la defensa desde arriba de su territorio, con acuerdos y tratados de mutua asistencia aérea, y cómo incrementa su Aviación, multiplicando los efectivos. Se ve a Francia separar netamente las Avia-ciones de cooperación—hasta ayer preponderantes—de la Reserva general, constituida enteramente por aparatos de bombardeo, creando un estatuto del Ejército del Aire y una organización territorial análoga a la que lleva impresa la marca unitaria del régimen.

“También se ve a Alemania denunciar la constitución—con material puesto al día—de su Aviación militar antes que de su Ejército, significativa anticipación, que puede encontrar explicación en las teorías—y no sólo en las teorías—del general Von Seeckt, basadas en el ataque aéreo por sorpresa, en grandes masas, sin cuartel.

“La Aviación, como fuerza por sí, ha tomado la mayor potencia, claramente afirmada, y va siempre consolidándose más. No comprendo, pues—añadió el general Valle, quien, como se sabe, fué marino antes que aviador—cómo el camarada Arcidiacono, haya invocado la creación de un núcleo de aviadores marinos para la aeronáutica. Los núcleos son el principio de la más perniciosa disgregación en todo sano organismo y pueden representar el deseo de un retorno al pasado, lo que está excluido en absoluto, porque sólo pensarlo es nocivo a la eficiencia militar de la nación.

“Las fuerzas de tierra, mar y aire, constituyen tres elementos, que operan en la más fraternal comunidad de fines, cada uno fortísimo, precisamente por su granítica unidad de constitución, de adiestramiento, de empleo.”

Hablando después de la renovación de la flota aérea el general Valle dijo:

“La política de prototipos es hoy peligrosa: lo mejor es enemigo de lo bueno, especialmente en el campo aviatorio, donde un prototipo debe esperar un año para ser proyectado, un año para ser puesto a punto, tres años para la construcción de escuadrillas experimentales y por tanto de la serie de línea. Total cinco años. Demasiado. Hoy la garantía de una siquiera mínima seguridad no puede esperar cinco años...” Anunció luego que se había reducido a tres los seis años en que se pensaba reemplazar el material, y que dentro del ejercicio 1936-37, la flota aérea italiana estará renovada y notablemente aumentada. “Desde hace algunos meses—agregó—, hemos emprendido la construcción en gran serie de aparatos de bombardeo capaces de llevar 1.500 kilos de carga ofensiva, con autonomía de 2.000 kilómetros, velocidad de 330 kilómetros por hora y techo de 8.000 metros. Dentro de un año se realizarán escuadrillas experimentales de superbombardero que tendrán una velocidad de 440 kilómetros por hora y un techo de 10.000 metros.” Respecto a la caza dijo “que el aparato de caza, con el progreso de la velocidad deberá fatalmente transformarse en aparato de combate, biplaza, dotado del máximo volumen de fuego, con velocidad bastante próxima a los 500 kilómetros por hora; de éstos hay algunos ejemplares en proyecto”.

El resto del discurso estuvo dedicado a exponer los excelentes resultados obtenidos con la nueva organización de las escuelas, el gran entusiasmo aeronáutico de la juventud italiana y los progresos de las líneas aéreas.

Con relación a las escuelas, elogió la creación del Inspectorado de Escuelas, que centraliza con unidad de doctrina el funcionamiento de todos los centros de enseñanza aeronáutica, preaeronáutica y premilitar. De las 43 escuelas premilitares de pilotaje han salido al año 400 pilotos, cifra que se espera duplicar este año. En la Academia Aeronáutica existen 280 alumnos, distribuidos en cuatro cursos. El Aero Club contribuye también a la formación de aviadores, y en casi todos estos centros se procura el entrenamiento anual de los licenciados, que han de constituir la reserva aeronáutica de Italia.

Finalmente anunció que este año no tendrán lugar exhibiciones aéreas, porque “los tiempos son tales que no toleran dispersiones de energía en otros campos que no sean aquellos de la más metódica y severa preparación militar”.