

Observaciones del momento

Por FRANCISCO FERNÁNDEZ G. - LONGORIA

Comandante de Aviación

DURANTE el transcurso de los últimos meses se han producido en el panorama internacional una serie de hechos, claramente significativos, que de un modo más o menos directo suministran enseñanzas de gran valor para formar criterio sobre cuestión de tan agudo interés como es la influencia creciente de la Aviación en la defensa nacional. Aunque se trata de acontecimientos de sobra conocidos, tal vez no esté de más comentarlos aquí, para que, expuestos en bloque, den una visión de conjunto del momento aeronáutico actual, en relación con los problemas de la defensa, momento interesantísimo por muchos conceptos.

Los acontecimientos que pudiéramos llamar claves, han sido la guerra italoetíope y su corolario, el conflicto político entre Italia y la Sociedad de Naciones. En ambos la Aviación ha sido puesta a prueba, de dos modos diferentes: en forma activa y directa, en el primero; en forma indirecta y potencial, en el segundo. Y de las dos pruebas la Aviación ha salido victoriosa y fortalecida.

La lucha entre italianos y etíopes, no obstante su carácter, más de guerra colonial que regular, con la consiguiente limitación de objetivos y la inexistencia de blancos verdaderamente adecuados para que las fuerzas aéreas obtuviesen todo el efecto de su potencia ofensiva; a pesar de que el terreno en que se desarrolló la lucha, áspero y accidentado, favorecía la ocultación y protección contra los bombardeos—y de esto tuvimos experiencia propia en Marruecos—, y a pesar de que el empleo del Arma Aérea había forzosamente de ajustarse a la condición de contribuir a la ocupación del territorio por las fuerzas de tierra, ha servido para demostrar que no eran infundadas ni exageradas las esperanzas puestas en la Aviación, como elemento esencial de triunfo.

Las escuadrillas italianas prestaron, en efecto, durante toda la campaña servicios de tan extraordinaria importancia, que hoy aparecen como factor tan decisivo de la fulminante victoria obtenida, como las tropas que actuaron en tierra. En admirable y continuado esfuerzo, la Aviación italiana bombardeó el interior del país enemigo, efectuó reconocimientos, ejecutó trabajos cartográficos, provisionó a columnas enteras, facilitó el enlace entre los mandos y sus tropas, permitió al alto mando conocer al instante las incidencias de la situación, intervino en los combates de tierra, y atacó y persiguió al enemigo en re-

tirada, con tan extraordinaria eficacia, que reverses etíopes que de otra forma hubieran sido puramente locales, se transformaron en derrotas irreparables.

Pero más trascendental aún que estos éxitos en el campo de batalla, que no hacen sino confirmar lo ya sabido acerca de la extensión de aplicaciones, del grado de poder ofensivo y de los efectos materiales y morales del Arma Aérea, fué el triunfo que la Aviación conseguía al mismo tiempo en el campo de la diplomacia internacional.

La invasión de Abisinia dió lugar, como es sabido, al momento más grave que ha conocido Europa desde 1918, cuando cincuenta y dos naciones acordaron aplicar a Italia las sanciones económicas, previstas en el Covenant. La situación llegó a hacerse realmente trágica, cuando Inglaterra, que había tomado la iniciativa de las sanciones, decidió apoyarlas con la presencia en el Mediterráneo de su *Home Fleet*.

Ante la eventualidad de que la pugna diplomática derivase en un conflicto armado, las condiciones en que se encontraba Italia no podían ser más desfavorables. Dividido su ejército, en absoluta inferioridad sus fuerzas navales y disminuído su comercio exterior y, por tanto, la posibilidad de conseguir recursos indispensables, su posición se habría considerado en otros tiempos insostenible, más aún teniendo en cuenta que se le presentaba en caso de guerra la ineludible necesidad de mantener el enlace marítimo con sus posesiones de Eritrea y Somalia, para hacer llegar a los 500.000 hombres de su ejército de ocupación en Abisinia, todo el material necesario para combatir y aun la casi totalidad de los víveres y elementos de subsistencia. La única fuerza militar en que la inferioridad de Italia no era manifiesta, era la Aviación. La Aviación italiana, numerosa, bien organizada, servida por un personal de indudable capacidad técnica, animada de un magnífico espíritu, evidenciado en la realización de difíciles empresas que realzaron legítimamente su prestigio, estaba, en efecto, considerada como una de las más eficientes del mundo, y constituía una de las bases más firmes, si no la que más, del poder militar italiano. En estas condiciones, Italia mantuvo su actitud e impuso su política.

Es preciso dar a este hecho todo el alcance que evidentemente tiene. Por primera vez en una pugna entre naciones, una de ellas, bajo la oposición diplomática de casi todo el mundo, y en las condiciones militares y navales

más adversas, ha utilizado principalmente la Aviación para respaldar su actitud. Frente a ella la invencible flota británica, con su prestigio secular, y con la enorme fuerza moral de actuar como instrumento de la Sociedad de Naciones, apoyaba la actitud contraria. Y el resultado de la pugna diplomática ha sido un rotundo triunfo para la primera.

Tal vez no esté de más declarar, para evitar equivocadas interpretaciones, que el hecho no prejuzga el resultado que habría tenido el choque material de ambas fuerzas. Pero, eso sí, evidencia de modo indiscutible que la Aviación, como arma política, ha alcanzado un rango comparable al Ejército y la Marina, y en la actualidad constituye un medio coactivo, de igual importancia que éstos, en el juego de la diplomacia.

Mas no llegaríamos a examinar la cuestión en todo su alcance, si, limitándonos a esta conclusión, dejáramos de considerar ciertos síntomas, que ofrecen indudable interés en el terreno táctico. Por ejemplo, las disposiciones de carácter militar adoptadas por Inglaterra en el Mediterráneo en los momentos de máxima tensión diplomática. La más sensacional de todas ellas, fué el abandono de la base naval de Malta por los buques ingleses, y la distribución de éstos entre Gibraltar y Alejandría, fuera del alcance de las bases aéreas italianas de la Metrópoli.

Para quien ha seguido con alguna atención el desarrollo del poder aéreo, tal medida no puede constituir ninguna sorpresa. El Mediterráneo, como hacía observar recientemente Fuller, en un interesante trabajo publicado en el *Daily Mail*, se ha convertido bajo la amenaza de la Aviación en un peligroso desfiladero. Y ya se sabe que los pasos estrechos se dominan desde las alturas.

Sería, sin embargo, por lo menos aventurado extraer ciertas conclusiones extremas del abandono de Malta, e interpretarlo de otra forma que como una medida de precaución para no dejar a los buques ingleses—principal sostén hasta ahora del Imperio, no hay que olvidarlo—expuestos a un peligro indudable, aunque de proporciones no exactamente conocidas. Pero basta con esta conclusión para poner de manifiesto el modo radical como han cambiado las cosas. ¿Qué hubieran dicho hace unos años los apasionados detractores de la Aviación, ante la hipótesis de que la omnipotente flota británica tuviese en cuenta hasta tal grado el peligro aéreo? Los calificativos de exaltado, de extremista y demás consabido repertorio, habrían manado copiosamente de sus plumas, contra quien tal hipótesis lanzara. Hoy no ya la hipótesis, la realidad indiscutible es que la Aviación ha llegado a constituir un enemigo de tal consideración para las flotas marítimas, que la amenaza de ataques aéreos pesa decisivamente en las determinaciones del mando naval.

Tan brillante confirmación de la importancia del poder aéreo, en su primer contraste con la realidad, era lógico que tuviese repercusiones inmediatas. Y así ha sucedido, efectivamente, en Inglaterra y Francia, en cuestión tan principal como la organización general de las fuerzas armadas. Ambas naciones, aceptando ya sin reservas la idea de Douhet de la guerra integral y de la necesidad de un mando único de las tres ramas de la defensa, han

creado un Ministerio de Coordinación de la Defensa, la primera; un Ministerio de Defensa Nacional, la segunda. Con lo cual las cinco grandes potencias europeas—Alemania, Italia y Rusia a más de las dos citadas—ya ofrecen, en líneas generales, una cierta unidad en la organización de la defensa: mando supremo de todas las fuerzas militares e independencia orgánica de sus tres ramas. Mando único... Aviación independiente... Douhetismo puro, imponiéndose a pesar del anatema de tanto miope.

Otros efectos que ha tenido en Inglaterra la afirmación del poder aéreo han sido la reorganización del esquema fundamental de la Royal Air Force y la aceleración del programa de construcciones aéreas. La nueva organización de las fuerzas del aire tiende a reunir bajo un mando las unidades encargadas de las mismas misiones, para lo cual sustituye las antiguas regiones por cuatro mandos: uno para la Aviación de bombardeo, otro para la de caza, otro para la costera—encargado éste de la administración y entrenamiento de las escuadrillas de la Fleet Air Arm—y el último para la instrucción. Este agrupamiento refleja una concepción ortodoxa de la guerra aérea, con el hecho de colocar en una mano las fuerzas ofensivas de bombardeo y en otra las que han de defender el territorio contra los bombardeos enemigos. Al mismo tiempo, al mantener a la Aviación en la defensa de costas, confirma la importancia que Inglaterra, el país marítimo por excelencia, concede a la acción aérea sobre el mar.

En cuanto al programa de expansión que debe elevar los efectivos de las fuerzas para enero de 1937 a unas 200 escuadrillas, y a un total de 4.500 aviones de primera línea y reserva inmediata, su realización exige un ritmo de producción tan difícil de alcanzar y mantener, que a pesar de la indudable capacidad de la industria aeronáutica inglesa, se notaba cierto retraso en los plazos previstos. Para salvar esta dificultad, el Gobierno británico no ha vacilado en acudir a medidas verdaderamente heroicas, como son la construcción inmediata y urgente de nuevas factorías para producir aviones, y el encargar de la producción de motores de aviación a siete industrias normalmente dedicadas a la construcción de automóviles. Demostración clarísima de la urgencia que Inglaterra concede a la necesidad de corregir las deficiencias de su organización aeronáutica.

Relacionando estas observaciones del momento con la carrera vertiginosa de armamentos aéreos que tiene lugar en todo el mundo, y que ha de elevar los efectivos de Aviación, para 1937, a 4.500 aviones en Inglaterra, 4.000 en Francia y Rusia, 3.000 en Italia, 2.200 en Estados Unidos y Japón y 2.000 en Alemania (*), se llega a la conclusión evidente de que el poder actual de la Aviación presenta inexorablemente el dilema de armarse fuertemente en el aire o renunciar a toda idea de defensa nacional, porque es indudable que bastará la acción de una de estas formidables flotas aéreas contra un país indefenso en el dominio aéreo para destruir su capacidad de resistencia, por fuerte que ésta sea en el mar y en la tierra. ¿Llegaremos aquí a comprender a tiempo esta vital disyuntiva?

(*) Cifras de la Aeronautical Chamber of Commerce of America.