

# El aire del Iraq, interés británico

P O R

LUIS LÓPEZ-BALLESTEROS

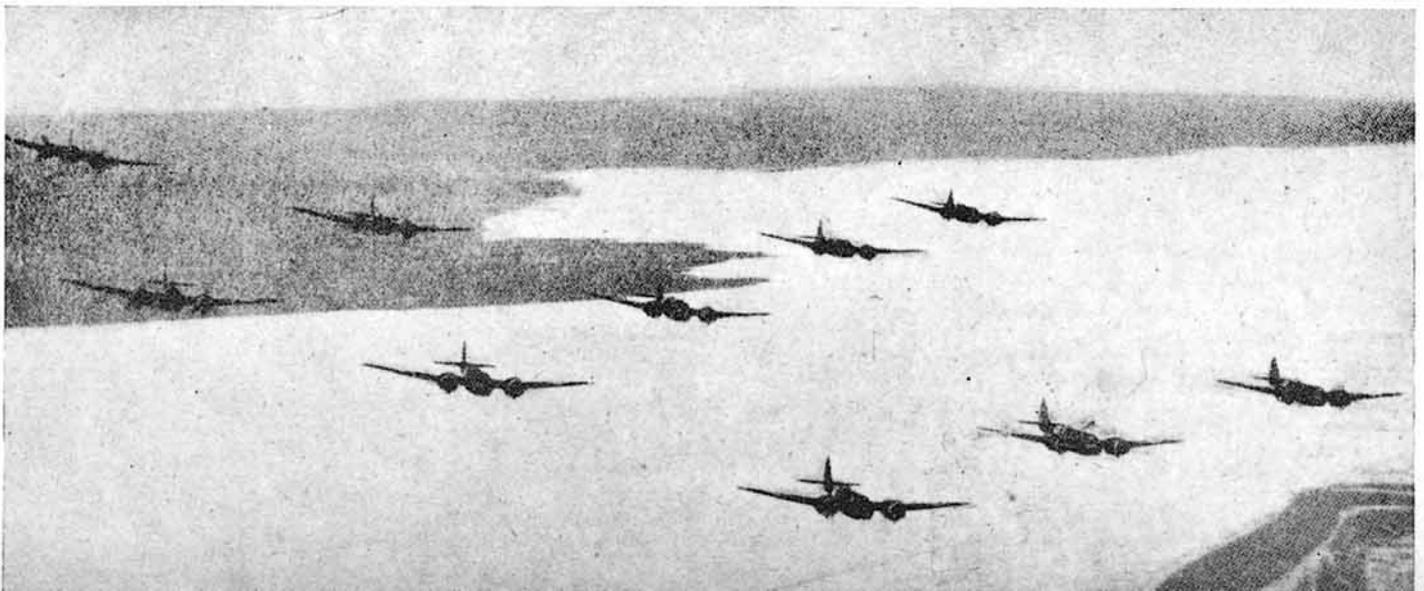
Inglaterra ha establecido, durante doscientos años, un Imperio, manteniendo las partes integrantes de esa enorme *Commonwealth*, unidas por nervios vitales, cuya conquista, defensa y mantenimiento han dirigido la política inglesa de los últimos ciento cincuenta años. En esa conquista, defensa y mantenimiento, radican todos los problemas que le surgen a la política británica, y esos nervios que unen geográfica y políticamente a las Colonias y Dominios con la Metrópoli, son los bienes más preciados del Imperio.

¿Cuál es la esencia principal de este Imperio? Disraeli consideró a la Gran Bretaña como "una potencia asiática más que occidental", y quizás por la misma razón que éste, Bismarck llamó a las Indias Británicas la espina dorsal, el corazón, junto a la Metrópoli, cabeza y cerebro del Imperio, siendo éstas, además, las que justificaron tal título de *Empire*. Bástenos a nosotros estos juicios de hombres tan significados, ahorrándonos disquisiciones fuera de lugar. Pero de ello conservaremos en la memoria una consecuencia fatal. La India tiene que estar ligada a la Isla por *nervios*, que ésto son las famosas Rutas Imperiales. La más antigua, alrededor del Cabo de Buena Esperanza, marítima, que reclamaba el dominio sobre puntos de apoyo africano-occidentales, el Cabo y la Costa Oriental de África, es a la que hoy se ha recurrido muchas veces ante la presencia italo-germana en el Mediterráneo, que amenazaba cortar el "nervio que une el cerebro con la espina dorsal", por volver a emplear palabras del Príncipe de Hierro: la ruta por el Canal de Suez. Cuanto luchó Inglaterra por la posesión del Canal, arrebatándolo a la influencia francesa, es sólo comparable con el esfuerzo político que le costó y cuesta mantener la defensa de sus flancos con la dominación de Egipto y Palestina. Al lograrlo, obtuvo Inglaterra los tres vértices de un triángulo estratégico, El Cabo-El Cairo-Calcuta, que era necesario enlazar geográfica y políticamente con tres rutas que desembocaran en Calcuta, asegurando así la soberanía de la superficie incluida y el enlace perfecto entre los tres nudos vitales de las rutas del Imperio. Un lado, el Sur, estaba resuelto. La unión El Cabo-Calcuta era, al fin, una conver-

gencia en Aden de las dos rutas marítimas. Todo el interés se pone en la comunicación El Cabo-El Cairo y El Cairo-Calcuta. Geográficamente se ha establecido la primera, y aún queda en pie el ideal de Cecil Rhodes en el pensamiento de un ferrocarril directo que uniera el Norte de África con el Sur, pero imposible de realizar por las dificultades naturales. La Gran Guerra, destruyendo el Imperio Otomano, permite a la Gran Bretaña establecer un puente terrestre desde el Protectorado Egipcio (sobre Palestina, Transjordania y el Iraq) al Golfo Pérsico. De El Cairo a Bagdad, hacia Karachi y Bombay, he aquí el último lado del triángulo. Esta nueva ruta imperial, mixta de terrestre y marítima, tenía varios inconvenientes. Falta un ferrocarril continuo, ya que el alemán de Bagdad no sirve a los propósitos e intereses británicos. El camino de Haifa a Bagdad, a través del Desierto, es necesario hacerlo sobre camiones. El viaje es costoso y largo. Como el ferrocarril de Cecil Rhodes, aún está lo principal por hacer.

¿Debería abandonarse, por difícil, esta ruta? No; la Aviación permite que se establezca perfectamente la unión triangular. La Compañía Aérea encargada del tráfico por ambos lados principales lleva un nombre de circunstancias: *Imperial Airways* (Rutas Aéreas Imperiales). La línea El Cabo-El Cairo, se volaba casi diariamente hasta la entrada de Italia en el concierto bélico. Se ha visto interrumpida, pero su carácter secundario, por no enlazar directamente con la Metrópoli, concede toda la importancia a la unión El Cairo-Calcuta. El viaje por mar a la India, de catorce días, se ve reducido a dos, y desde principios de 1938 todo el correo postal es transportado por vía aérea por la tarifa imperial corriente, sin recargo de ninguna clase.

Este tramo Egipto-La India, puede considerarse como el esencial de la Ruta Imperial Aérea. Parte de Alejandría en Egipto, a Gaza, en Palestina. De allí salta a Rutbah Wells, Bagdad y Basora, en el Iraq, continuando sobre las islas Bahrein, Sharjah (Oman), Gwadar (Beluchistan) y Karachi hacia Calcuta. Una prolongación lleva sobre Rangoon, Bangkok y Singapore hacia Australia y Nueva Zelanda.



Sin que el Eje haya dirigido un solo ataque a este puente terrestre del Mediterráneo al Golfo Pérsico, sin que fuerzas de ninguna clase, pertenecientes al Eje o al Oriente francés se hayan presentado por aquella zona, cuando todavía faltan para llegar a Alejandría, punto más cercano a las Tropas del Eje, más de 400 kilómetros, ha sido cortado el tercer lado del triángulo estratégico. Obligada por la presión árabe de Ibn Saud, y el creciente sentido nacional de los pueblos sometidos, se ve forzada Inglaterra a dejar mayor libertad de acción a éstos. Así Egipto y el Iraq entraron como Monarquías independientes y autónomas en el seno de la Sociedad de las Naciones. El Iraq evoluciona hacia un Estado cada vez más verdaderamente independiente. Naturalmente, Inglaterra condiciona esta "concesión" y se reserva los puntos y medios estratégicos necesarios para defender sus intereses.

¿Cuáles son éstos en el Iraq? Dos solamente, pero tan vitales, de tan enorme importancia, que hacen trascendente cualquier acontecimiento que surja en el Iraq. De sobra conocida es la conducción que lleva el petróleo desde Kerkuk a Haifa, y remito a la Revista *Mundo* a quienes quieran conocer detalladamente la historia política de ésta y su importancia para Inglaterra. Sólo me ocuparé del segundo: el tramo Rutbah, Bagdad, Basora, de la Línea Aérea a la India. El primero de ellos, en pleno Desierto Sirio, "a 300 kilómetros de cualquier sitio", tiene un fuerte iraqués y forma la puerta de entrada al país, además de encontrarse lo suficientemente cerca de la "Pipe-Line" británica, para que forme una base aérea de ataque o defensa de la misma. La siguiente escala es Bagdad. Su aeródromo data de 1933; es, pues, moderno; y el haber sido utilizado por la K.L.M., la *Deutsche Lufthansa*, la *Air France* y la *Imperial Airways Ltd.*, le ha convertido en el aeropuerto mejor del Cercano Oriente. En el *Jane's* de 1937, leemos que es "la llave de la ruta aérea estratégica británica al Imperio inglés en Oriente y en Australia, siendo de igual importancia para Holanda y Francia, y particularmente en el futuro para Portugal, ya que todos tienen posesiones en el lejano Oriente." Bástenos este juicio inglés para señalar lo vital que para Inglaterra es este Aeropuerto. El tercer punto iraqués de este tramo, es aún más moderno, data de 1936. Une en sí un Aeródromo y una Base que permite que las etapas siguientes sean voladas por hidroaviones, ya que no tocan más que en puntos costeros. Es de sumo interés seguir el desarrollo de la política inglesa encaminada a conseguir

el dominio de la Ruta y de sus puntos básicos, pero sería extenderme demasiado en asuntos en los que me confieso incompetente, por lo que me limito a dirigir al lector a la magnífica exposición histórico-política de Ludwig Alsdorf sobre la India, publicada en Berlín en 1940, y que me ha servido de fuente e inspiración.

Sigamos ahora los últimos acontecimientos. El Iraq, prácticamente casi independiente ya, regido por un Gobierno anglófilo y con un Rey de seis años, parecía no molestar a la Gran Bretaña ni causarla inquietudes por la seguridad del Puente Aéreo, cuyos dos ojos centrales abren su luz sobre este Reino. Ya he dicho anteriormente, cómo el sentido nacional se desarrolla en los últimos tiempos rápida y potentemente, dominando como característica el Mundo de Oriente tanto o más que el de Occidente. Así, un Movimiento Nacionalista derroca en abril de 1941 al Gobierno, e instala uno que trata de sacudirse la influencia inglesa. El Gobierno Kailany, rebelde al parecer de los ingleses, porque no se somete a una dominación extranjera, domina en Basora, Bagdad y Rutbah. La Línea Aérea queda totalmente cortada, y la "Pipe-Line" interrumpe su continuidad. ¿Es sólo ésta la que importa al inglés? No es ella únicamente quien da vida al interés británico. El aire iraqués interesa vitalmente, y las tropas británicas lo demuestran desembarcando en Basora, combatiendo en esta zona y en Rutbah, todo ello bien al Sur de la conducción y obligando a Rasbid Ali a solicitar una tregua. Los aviones británicos intentan cambiar la línea del puente. Khartum puede servir de punto de partida, pero ¿es posible llegar a Aden y continuar la cadena hasta Karachi a lo largo de la costa Sur arábiga? Esa es la ruta marítima, común al itinerario del Canal de Suez o alrededor del Cabo. El Puente Terrestre, conseguido a costa de cincuenta años de guerra, negociaciones, esfuerzos, se ha roto por la voluntad de resurgimiento de un pueblo. El Iraq, desconocido y desconsiderado por la opinión, ha obtenido un triunfo igual al del Eje, con su enorme inferioridad cualitativa y cuantitativa. Fuerza a la Aviación civil estratégica a permanecer quieta en sus Bases, cortando el nervio que, por el aire, une a la Metrópoli con su Imperio, con su corazón. He aquí un aspecto "aero-político" del conflicto anglo-iraqués. ¿Logrará contrarrestar la Albión sus consecuencias? El tiempo, el Eje y el Iraq tienen la palabra, pues, a pesar del armisticio, la inquietud siria hace suponer que aún no ha terminado todo.

