

Temas Generales

HISTORIA

LITERATURA

NOTICIARIO

BIBLIOGRAFIA

LA AEROCRACIA COMO REVOLUCIÓN ESPACIAL

Por EDUARDO GARCIA-ONTIVEROS

El siglo XVI marca la pauta de las grandes conquistas territoriales. Con ellas las concepciones humanas se ensanchan, por así decirlo, y sobre las naves de madera, a través de los mares, las ideas se amplían; los viejos modos de la civilización europea ya resultan exigüos. Los medios de comunicación y transporte han salido de su órbita y el Universo respira aliviado.

Se ha llevado a cabo la revolución espacial más grande de la Historia, y España tiene la patente del invento, que solamente más tarde, por los manejos del mercantilismo, habría de hipotecar y vender.

Ni las grandes invasiones de la antigüedad, así como tampoco las expansiones territoriales en África y Oriente, pueden compararse siquiera con la dilatación que sufrió entonces el mundo conocido. En aquel hecho se iban a cifrar todos los ensayos y esperanzas de la Humanidad.

Existe, indudablemente, un paralelismo entre el siglo XVI y la época moderna.

Aquella revolución extensiva vio luego cumplidos sus fines; se fué abarrotando paulatinamente hasta condensarse de nuevo. Una revolución intensiva, cuajada en los grandes descubrimientos científicos, ha sido la causa. La velocidad reduce las grandes extensiones, y el Globo Terráqueo se achica increíblemente. ¿A qué se debe este fenómeno? ¿Por qué se presenta otra vez en el siglo XIX el mismo problema que antes se ofreciera, cuando las grandes conquistas del siglo XVI no habían tenido todavía lugar? La respuesta se halla en que la familia humana vive de nuevo hacinada, la Tierra es insuficiente, y surge el concepto de los espacios vitales.

Hay en la revolución intensiva de nuestros tiempos un factor principalísimo, reductor de fronteras y espacios, causa fundamental del empequeñecimiento del Globo. Es la rapidez, el dinamismo, la velocidad. Sin embargo, y afortunadamente, existen en esta revolución intensiva, representada por la velocidad, gérmenes para solucionar el conflicto, porque ahondando en el estudio puede apreciarse que el dinamismo, so-

brepuesto a sí, vencíendose, deja de ser signo de un sentido intensivo para convertirse en fuerza extensiva y, por tanto, espacial.

Además, ya no juegan solamente los elementos terrestre y marítimo, sino que la Aviación marca una nueva ruta: el aire desarrolla un papel importantísimo. Y a este horizonte alentador se lanza el hombre por su conquista; surge el dominio de la atmósfera: la "Aerocracia".

La navegación aérea, nacida en el ámbito de una revolución intensiva, sale de su esfera y se configura como un factor de tipo extensivo. La Aviación es la gran revolución espacial de nuestros días.

Dice verdad quien afirma que el anhelo de dominar el aire es tan antiguo como nuestro mundo. Ya hubo escuelas filosóficas que advirtieron su importancia como elemento junto al fuego, el agua y la tierra. La leyenda de Ícaro parece simbolizarlo en las regiones de la Mitología, y más aún, de una forma real y humana, lo prueban ciertos descubrimientos arqueológicos en la América Central, que nos muestran grabadas en piedra las figuras de sus primitivos moradores con alas de águila adosadas a las espaldas y lanzándose desde pequeñas alturas. Es asombroso considerar que ya aquellos indígenas precolombinos hubieran comprendido la importancia del dominio del aire, suponiéndose que sorprendían así al adversario como los modernos paracaidistas.

Pero dentro de la Aviación conviene hacer distinciones. No sólo hay que considerarla como vehículo, al igual que las galeras del siglo XVI, sino como navegación aérea: Aerocracia.

En el sentido de revolución espacial presenta, pues, la navegación aérea, dentro del Derecho internacional, un sentido más político que jurídico. Ya no sólo se mira la aeronave aislada como medio de comunicación y transporte o problema de nacionalidad, etc., sino el espacio atmosférico, la línea aérea.

Sin embargo, se observa que, merced a la corriente de ju-

ricidad agobiante surgida de la guerra europea, las normas y legislación presentan un aspecto predominantemente jurídico. La Aviación ha atraído los mirados de científicos y juristas, pero todavía no se ha llegado al concepto de la Aerocracia (más político-social-económico) de estos últimos años.

Se llega a esta conclusión a la vista del Convenio internacional sobre navegación aérea, de París, el 13 de octubre de 1919—modificado por la Convención de París del 15 de junio de 1929—; el capítulo II de este Convenio se refiere exclusivamente a la nacionalidad de las aeronaves, determinando ésta por la del Estado en que esté inscrita, dando algunas normas referentes a lo mismo. El capítulo III trata de los certificados de navegabilidad y títulos de aptitud y disposiciones referentes a la telegrafía sin hilos. El capítulo V habla sobre la salida, ruta y aterrizaje, y también sobre los documentos de que ha de proveerse toda aeronave. El capítulo VI abarca los transportes prohibidos. El capítulo VII delimita los conceptos de aeronave del Estado (las militares, aduanas y de policía) y las privadas (todas las demás). El capítulo VIII organiza la Comisión Internacional de Navegación aérea, determinando la posición privilegiada de los Estados Unidos, Francia, Italia, Japón y Gran Bretaña, con respecto a los demás Estados contratantes. El capítulo IX, disposiciones finales, versa sobre la cooperación en lo referente a los informes meteorológicos, cartas y señales aeronáuticas, radiotelegrafía y aduanas, así como el arbitraje en caso de desavenencia, y otras generalidades.

Como puede verse, casi todo el Convenio se refiere a materias de tipo jurídico y técnico; todavía no habían surgido las grandes potencias aéreas, y se mira a la Aviación casi exclusivamente a través de la aeronave aislada.

Tan sólo el capítulo I, sobre principios generales; el capítulo IV, sobre autorización de la navegación aérea en un territorio extranjero, y algunos artículos desparrramados en el texto de los restantes capítulos precitados arriba, interesan directamente para el estudio de la Aerocracia como revolución espacial.

Se tiene el acierto de precisar la característica peculiar y distinta del aire frente al mar. La teoría del "Mare Liberum" es inaplicable al espacio aéreo, y asimismo inadmisibles la limitación de la soberanía hasta una altura determinada que el progreso de la navegación aérea haría ineficaz.

Esto ya es de más importancia para el concepto de la Aerocracia, que abarca principalmente el espacio atmosférico, la línea aérea y las zonas de influencia.

Así, nos encontramos en este Convenio de París con algunas normas interesantes, aunque es de suponer que se ha podido llegar a ellas más con un estímulo jurídico de precisar principios generales referentes al Derecho aéreo, que con el propósito de sentar bases y puntos de partida de donde pudieran errancar en el futuro direcciones de investigación, ya precisamente en el seno de un concepto nuevo de la Aviación como Aerocracia.

El artículo 1.º del Convenio internacional sobre navegación aérea, dice así: "Las altas partes contratantes reconocen que cada Potencia tiene la soberanía plena y exclusiva sobre el espacio atmosférico que está encima de su territorio"; "... se entenderá que el territorio de un Estado comprende el territorio nacional metropolitano y colonial, juntamente con las aguas territoriales adyacentes a dicho territorio".

En un sentido análogo se expresa también la Convención

iberoamericana de navegación aérea, de Madrid, 1926, ratificada el 31 de abril de 1927.

En el artículo 2.º los Estados contratantes se obligan a conceder en tiempo de paz a las aeronaves de los demás Estados contratantes la libertad de paso inofensivo sobre su territorio, siempre que se observen las condiciones establecidas. Esta disposición se ve inmediatamente restringida en el artículo siguiente, que dice: "Por razones de orden militar o en interés de la seguridad pública, los Estados contratantes podrán prohibir a las aeronaves de otros Estados contratantes el vuelo sobre ciertas zonas de su territorio, bajo las penas previstas por su legislación, y con la condición de que no harán distinción alguna en este respecto entre sus aeronaves privadas y las de los demás Estados contratantes." Aquí vemos cómo la noción del orden público, entrañable al Derecho internal privado, se relaciona con la navegación aérea.

El artículo 4.º, como deducción lógica de los anteriores, establece que toda aeronave que penetre en una zona prohibida está obligada, desde el momento que se dé cuenta, a hacer la señal prescrita, y deberá aterrizar, fuera de la zona prohibida, lo más pronto y lo más cerca posible, en uno de los aerodromos del Estado sobre el cual ha volado indebidamente.

Hasta ahora vemos que en uso de la soberanía de cada Estado sobre el espacio atmosférico comprendido encima de su territorio, puede determinar zonas prohibidas, y también que aquella soberanía se halla limitada por la libertad de paso en tiempo de paz. Otra nueva restricción viene dada en el artículo 5.º, cuando dice que ningún Estado contratante admitirá, a no ser por una autorización especial y transitoria, la circulación sobre su territorio de una aeronave que no sea de la nacionalidad de uno de los Estados contratantes.

Las normas anteriormente estudiadas, aunque de forma somera, se refieren especialmente a uno de los pilares de la Aerocracia: el espacio aéreo. En relación con la línea aérea nos encontramos el artículo 15 (primero del capítulo IV), que se reproduce íntegro por ser de marcado interés:

"Toda aeronave perteneciente a un Estado contratante tiene derecho a atravesar la atmósfera de otro Estado sin aterrizar. En este caso, deberá seguir el itinerario fijado por el Estado sobre el cual vuela. No obstante, por razones de policía general, deberá aterrizar si recibe la orden de hacerlo por medio de las señales previstas en el anexo D.

"Toda aeronave que va de un Estado a otro, si el reglamento de este último lo exige, deberá aterrizar en uno de los aerodromos fijados por él. Los Estados contratantes darán noticia de estos aerodromos a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, la cual transmitirá esta notificación a todos los Estados contratantes.

"El establecimiento de las vías internacionales de navegación aérea está subordinado al asentimiento de los Estados interesados."

Con relación al párrafo primero del artículo 15, hay que hacer notar que el nuevo texto de 1929 introduce una reforma de alto interés para el desarrollo de la aviación moderna, pues establece que cada uno de los Estados contratantes debe obtener una autorización especial para poder hacer volar sin piloto encima del territorio de otro Estado contratante una aeronave que pueda ser gobernada desde tierra.

Naturalmente, podría hacerse extensivo el precepto anterior a las aeronaves dirigidas no solamente desde tierra, sino

también desde otra aeronave, como por ejemplo, los aparatos-nodrizas.

El párrafo segundo, fijando los aerodromos internacionales, contribuye a la determinación de las líneas aéreas, así como el reducido párrafo tercero remite el establecimiento de las vías internacionales al acuerdo de los interesados.

No se plantea, pues, a fondo y de una manera concreta el problema, limitándose a apuntar tímidamente algunos aspectos.

Todavía puede encontrarse en el texto del Convenio alguna disposición relacionada con el tema que tratamos. Así, determina el art. 32 que ninguna aeronave militar de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado contratante ni aterrizar en él, si no hubiera recibido autorización especial. En este caso la aeronave militar, si no hay estipulación en contrario, gozará, en principio, de los privilegios concedidos habitualmente a los buques de guerra extranjeros. Una aeronave militar, obligada a aterrizar e intimidada a hacerlo, no adquirirá por este hecho los privilegios mencionados (esto es, la consideración de buques de guerra).

Como se ve, algunas ficciones del Derecho marítimo han tomado cuerpo en el aéreo, y a este respecto podría citarse como ejemplo la analogía entre un buque y una aeronave en cielo o mar libre, respectivamente.

La Convención ibero-americana de navegación aérea presenta en sus normas una gran similitud con el Convenio Internacional de París.

La guerra del 14 al 18, que trajo consigo el desarrollo de la aviación, produjo las primeras corrientes del pensamiento, pero orientado, como se ha dicho, en un sentido técnico y jurídico. Es precisamente ahora, también en una guerra, cuando se precisa con toda nitidez la supremacía del aire. Así como el dominio del mar dió el triunfo a las Talasocracias sobre las potencias terrestres, el dominio de los espacios atmosféricos convertirá a las Aerocracias en potencias de grado superior a las dos indicadas anteriormente.

La prueba de que la guerra actual y, por tanto, el período post-bélico que se avecina, produce el hecho de enfocar la navegación aérea como una verdadera revolución espacial en relación a las Aerocracias que sobrevivan o surjan a raíz del conflicto, la hallamos en ciertas declaraciones oficiales recogidas por la prensa, en las que los Gobiernos aliados pretenden sentar bases con vistas a una futura organización internacional de la Aviación.

La cuestión escapa ya a un criterio de potencia aérea militar, y se trata de orientarla en un sentido pacífico con el repartimiento del aire en esferas de influencia.

Este era precisamente el tercer punto íntimo de la Aerocracia, que el Convenio de París de 1919 no había considerado por salir fuera de la órbita jurídica y presentar más bien un aspecto político. Y es, sin embargo, esencial y de mayor importancia que los otros dos para el concepto de la revolución espacial.

Cómo se ha de hacer esta división del mundo en esferas de influencia aérea, es cosa que pertenece todavía a lo incógnito. Sin embargo, parece ser que la cobertura de estas zonas por los servicios aéreos de los distintos países estará acorde a las necesidades de cada nación.

Es lógico, por tanto, que habría de establecerse una especie de jerarquía entre los diversos países, el igual que en la postguerra del 14-18, dando la supremacía a un grupo reducido de ellos.

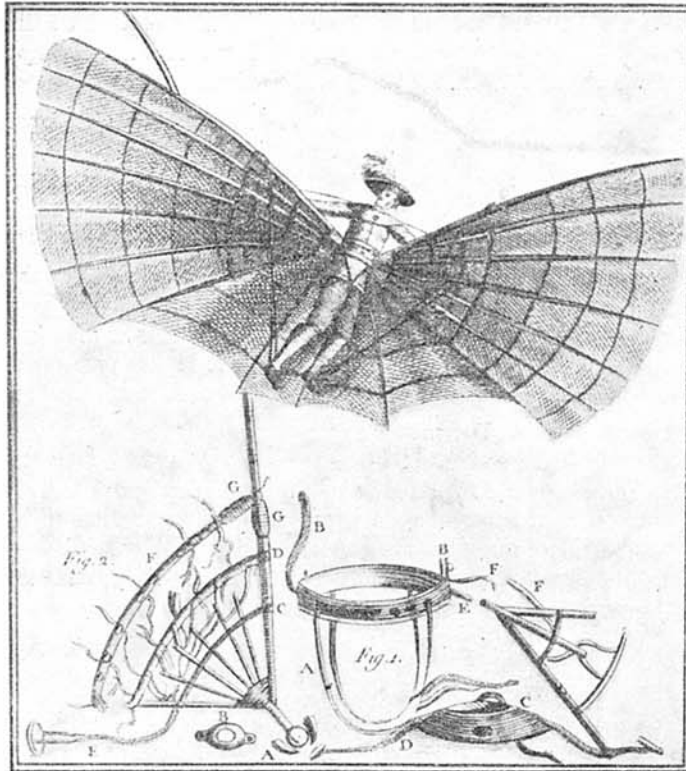
El nudo del problema está en determinar imparcialmente ese "grado de necesidad". Es indudable que los factores naval y terrestre condicionan en cierto modo la hegemonía aérea; pero también podría contemplarse la cuestión desde sus antípodas, esto es, en qué grado la supremacía aérea determinará el poder marítimo y terrestre.

La Aviación puede ser un arma para la política geográfica y un complement-

to a la misma en cuanto reforzaría las "zonas de influencia terrestre", asegurando al mismo tiempo los espacios vitales. Pero la Aerocracia—que es la misma aviación considerada en un sentido superior y total—sólo puede hallarse condicionada por los factores terrestres o marítimos en el aspecto de apoyo, de bases y de focos de producción de materia prima o industria aeronáutica.

No puede establecerse ningún parangón entre las "zonas de influencia" geográficas y aéreas, sino en tanto en cuanto alimentan la potencia de un determinado país.

Las declaraciones antes aludidas no son, a pesar de todo, más que tímidos esbozos, y estos preludios parecen referirse casi exclusivamente a las zonas aéreas de cada nación y sus protectorados, como la norma que sentaba el artículo 1.º del Convenio internacional de navegación aérea, aunque se advierten en ellas dos cosas: Primera, un reparto del espacio atmosférico mundial, con zonas internacionalizadas acaso y esferas de influencia, siguiendo en este punto la política terrestre como por ejemplo Tánger antes de 1941, y el Cercano Orien-



Máquina de alas batientes del General Gresnier, construída hacia el 1788 y ensayada posteriormente en Angoulême en 1801.

te dividido en zonas de influencia para países europeos durante la guerra europea. Segunda, la determinación de Aerocracia o potencia aérea, según las necesidades de cada nación.

La línea trazada desde el concepto de zonas prohibidas que la soberanía de todo país tenía derecho a determinar en el Convenio de París, hasta las zonas de influencia que servirían de base a una nueva organización del espacio aéreo en los tiempos modernos, marca un avance hacia la consecución de la Aerocracia.

El repartimiento de estas esferas de influencia, "acorde a las necesidades de cada nación", recuerda al capítulo VIII del Convenio Internacional de Navegación Aérea, que organiza la Comisión colocando en lugar privilegiado a las grandes potencias en relación con los demás Estados contratantes. Salvo esta aclaración, es indudable que el concepto de "zona de influencia" se configura como esencial al de la Aerocracia.

El resto de las normas contenidas en las mismas declaraciones es ya de menor importancia, pues se refiere a preceptos cuyas conclusiones se habían determinado previamente, incluso en el texto del citado Convenio de París.

Se trata, en primer lugar, del derecho de tránsito de aviones civiles por todos los países.

Este principio viene recogido en el artículo 2.º del Convenio Internacional de Navegación Aérea, cuando se reconoce la libertad de paso inofensivo sobre el propio territorio siempre que se observen las condiciones establecidas. Del mismo modo, es de suponer que la noción de seguridad u orden público habría de oponerse a tal afirmación. Pero el derecho de tránsito no ha de enfocarse solamente como una merma a la soberanía de una nación sobre su espacio aéreo, sino que también ha de considerarse en relación con la línea aérea, y aquí surge de nuevo la soberanía del Estado al delimitarla. Así se entronca esta declaración del derecho de paso con el artículo 15 del Convenio Internacional de Navegación Aérea, que determina el seguir el itinerario fijado por el Estado sobre el cual se vuela. También en este aspecto ha de surgir el concepto antes aludido de Derecho internacional privado.

Conviene recordar en esta materia del derecho de paso la observación anteriormente apuntada sobre el vuelo sin piloto por aviones dirigidos desde cualquier punto geográfico o desde otra aeronave.

Seguramente, en este caso, así como en el de tratarse de una aeronave militar, se requeriría una autorización especial.

Otro punto de las declaraciones, relacionado también íntimamente con el establecimiento de líneas aéreas, es el de la utilización de los aerodromos internacionales a cambio de las compensaciones a que haya lugar.

Tampoco representa ninguna novedad esta regla, ya contenida en el C. I. N. A., artículo 15, al preceptuar que los Estados contratantes fijarán los aerodromos, dando noticia de ellos a la Comisión Internacional de Navegación Aérea,

quien transmitirá esta notificación al resto de los Estados contratantes, por un lado, y por otro, al determinar que el establecimiento de las vías internacionales (y por tanto, de los aerodromos) de navegación aérea estará subordinado al asentimiento de los Estados interesados.

La utilización de estos aerodromos sería obligatoria en el caso del artículo 4.º y párrafo primero del 15.

El establecimiento de aerodromos internacionales y una nueva organización de los mismos puede ser de vital importancia para la navegación aérea como revolución espacial marcando nuevas rutas e itinerarios. Vendría a significar, y valga la comparación, tanto como para la navegación marítima la apertura de los Canales de Suez y Panamá, orientando e influyendo decisivamente en las zonas antes aludidas y determinando la mayor o menor importancia de una nación como potencia aérea.

Así como para las Talasocracias constituye casi una necesidad imprescindible la estabilización de una larga línea de bases navales, para las Aerocracias lo sería la posesión de puntos terrestres y marítimos como bases aéreas escalonadas en toda la profundidad posible. Las potencias "longitudinales" tendrían a su favor un 90 por 100 de los recursos para llegar a ser Aerocracias.

A este respecto es muy interesante hacer notar la labor que actualmente realizan ciertas expediciones científicas nacionales en el Sáhara, de gran valor para nuestra Patria en el tema que tratamos, y cuya importancia ha sido puesta de relieve por la prensa en artículos y comentarios.

Se trata de la posible transformación de ciertos lagos desecados, cuya profundidad se halla por debajo del nivel del mar, en bases para hidroaviones, ya que por su cercanía a la costa podría llevarse el agua a ellos por medio de un sistema de canalización.

La revolución espacial aérea de nuestros días atrae la atención del hombre como la atrajo la expansión territorial del siglo XVI. Una de las pocas esperanzas que en este sentido le restan a la Humanidad es el dominio de la atmósfera, y el Universo se ha trocado en un gigantesco laboratorio de perfeccionamientos para conseguirlo.

Constantemente, y en este aspecto la guerra ha contribuido grandemente, se construyen nuevos y mejores aparatos de vuelo de asombrosa capacidad y rapidez. La revolución intensiva va alimentando increíblemente a la espacial, y así cada momento que pasa es más perfecto y seguro el dominio del aire.

¿Hasta qué maravillosos resultados podrán llegar en su esfuerzo las Aerocracias? La mente humana es incapaz de preverlo, aunque de otro lado su genio lo presenta.

En todo caso el hombre torna sus ojos esperanzados hacia los nuevos horizontes con el alivio de expandir su corazón y su trabajo en las rutas que esta revolución espacial tan necesaria brinda a la Humanidad angustiada.

