

ARMA AEREA

Estudio sobre la Península Ibérica como gran base aérea de operaciones

Per el Teniente Coronel PRADO CASTRO

A modo de prólogo.—La especial situación de la Península Ibérica en la extremidad sur-occidental de Europa, bañadas sus costas por los dos mares más importantes de la civilización y a escasos kilómetros de distancia del continente africano, no deja de impresionar a cualquiera que, mirando un atlas geográfico, se dedique por algunos instantes a descifrar los enigmas geográficos. Esto es debido a que la geografía impone a los pueblos ciertos imperativos, imposibles de dejar incumplidos. Tal es el caso de la Península Ibérica.

Desde los más remotos tiempos, estos imperativos geográficos hicieron de la antigua Iberia paso obligado a cuantas inmigraciones importantes de pueblos fueron efectuadas de Africa a Europa o viceversa; de igual manera que, sobre sus costas, se efectuaron más tarde establecimientos permanentes de otros pueblos más adelantados que, navegando por el Mediterráneo, asentaban, con la ocupación de determinados puntos de España, la cimentación de su poderío sobre el mar, cuna de la actual civilización. Desde entonces la Geografía y

la Historia han marchado tan estrechamente unidas e influenciándose de tal modo, que resulta difícil llegar a discernir con claridad cuál de las dos ciencias es la que ha regido los destinos patrios.

Por la Geografía se nos marcará, en el orden militar, qué orientación hay que seguir para llegar a ser fuertes en el interior y temidos en el exterior, mientras que la Historia nos orientará sobre los resultados de pasadas experiencias, para modificarlas si hubo error o para seguir las ciegamente si otras causas ajenas a las geográficas imposibilitaron su consecución. Esto hace que para los pueblos todos la Geografía y la Historia, aun siendo ciencias diferentes, constituyan un todo armónico imposible de fragmentar; de igual manera que un gran río no sólo es el constante fluir de una sola corriente de agua, sino que es la aportación de muchas otras corrientes de sus afluentes innumerables.

Nosotros vamos a estudiar en este artículo la Geografía tan sólo, porque ella va a ser la ciencia que nos aporte los materiales precisos a nuestro objeto: La va-

loración de la Península, mejor dicho, la de España, con sus islas, posesiones y protectorados, como gran base aérea de operaciones de una posible guerra, que algún día puede surgir. La Historia podrá ayudarnos alguna vez en consideraciones secundarias o como punto de apoyo y de refuerzo de alguna tesis; pero en el aspecto aeronáutico la Historia está todavía por hacer, dado que la aviación está todavía en plena infancia histórica, aunque haya logrado la más plena madurez en cuanto a sus contundentes métodos de convencer.

De todos modos, conjuntaremos la experiencia de la pasada guerra mundial con la especial situación nuestra en el concierto mundial de las naciones, a fin de sacar las conclusiones convenientes en el orden militar; de esta manera contribuiremos, dentro de nuestra modestia, a fijar una política de guerra o de preparación para ella, que si corresponde a otros altos Poderes el definirla, hacerla llevadera y orientarla, no cabe duda que a los militares de profesión alguna responsabilidad les alcanza en la exposición de argumentos que la hagan viable.

La Península Ibérica no es una unidad política, pues en ella existen dos Estados distintos: España y Portugal. Diferentes en extensión territorial y en número de habitantes, les une, sin embargo, una igual psicología, el mismo espíritu de raza, una parecida historia.

Tampoco geográficamente existe la unidad en la Península. La meseta central de ambas Castillas, de una altitud media de 700 metros sobre el nivel del mar, se diferencia notablemente en clima, en vegetación y en naturaleza del suelo de las depresiones que la rodean, de la periferia peninsular. Pero esta falta de unidad geográfica es más aparente que real, y vamos a razonarlo.

Se dice que dos cosas están desunidas, que no tienen o no admiten unión, cuando entre ellas no existen soluciones de continuidad porque hay algo que las separa físicamente. De igual modo, dos pueblos, dos colectividades, están desunidos o no admiten unión cuando entre ellos existen obstáculos imposibles de vencer, tales como contrapuestos intereses, distintas ideolo-

gías, diferencias de raza o proyecciones históricas opuestas. Estas circunstancias físicas, materiales o espirituales no tienen sentido en nuestra Península, por la razón sencilla de su no existencia. Ni han existido en el transcurso de los tiempos, ni existen actualmente, ni existirán en el porvenir próximo o lejano.

Situada la Península en un apéndice de Europa, está, en cambio, separada de ésta por la cordillera Pirenaica, que es un obstáculo geográfico de gran consideración. Por su parte meridional, la proximidad de las costas africanas, de las que dista escasísimos kilómetros —15 kilómetros en el Estrecho de Gibraltar—, es un lazo de unión en el aspecto histórico y geográfico. Su certeza es tan manifiesta que nos ahorra el citar argumentaciones que la apoyen. Están en lo cierto aquellos geógrafos o pensadores que afirman ser España un país de transición entre los Continentes europeo y africano, y que lo mismo puede decirse que Africa empieza en los Pirineos, o que Europa termina en la cordillera del Atlas. La Geología, la Geografía, la Historia, la Etnografía, son las ciencias que confirman esta verdad indiscutible.

Es, pues, esta parte del Mediodía español el punto clave de su política exterior, ya que le permite la rápida y fácil comunicación marítima con los pueblos del otro lado del mar, al mismo tiempo que le faculta para interrumpir o dejar abierto —esto dependerá de su fuerza militar— la navegación entre los pueblos de Oriente y Occidente a través del Estrecho de Gibraltar, comunicación a su vez de dos mares tan importantes: el Atlántico y el Mediterráneo. Constituye, por tanto, este estrecho curso de agua salada el más importante lugar estratégico peninsular y uno de los más importantes del Globo en todos los tiempos.

Las fronteras marítimas y la pirenaica dan a la Península una acusada forma pentagonal—la clásica piel de toro—, con un desarrollo marítimo de 3.144 kilómetros para España y 845 para Portugal; los de la costa española, a su vez, son la suma de 1.481 kilómetros correspondientes al litoral atlántico, y 1.663 al litoral mediterráneo. La frontera pirenaica tiene una lon-

gitud de 670 kilómetros de terreno altamente montañoso y escasos puntos de acceso y comunicación, mientras que nuestra frontera terrestre con Portugal es de 987 kilómetros, fácilmente accesibles. Por último, una lengua de tierra de un kilómetro de ancho separa la tierra hispana de la posesión inglesa del Peñón de Gibraltar. Se observa fácilmente que la frontera marítima es casi el doble de nuestras fronteras terrestres con las naciones vecinas.

Es, pues, España una nación esencialmente marítima, dada la extrema longitud de sus costas, abiertas a los dos mares de más intenso tráfico marítimo. Y en efecto, a la vista de sus costas circulan dos poderosas corrientes de tráfico internacional marítimo: la que comunica los puertos del mar del Norte y del occidente de Europa con América del Sur, el occidente de África y el Mediterráneo, prolongándose esta última, vía Suez, a la India y el Lejano Oriente; y la que une los puertos del sur de Europa, mar Negro y norte de África con el resto de Europa y el total Continente americano. Además de estas dos corrientes principales comerciales, hay a su intermediación otra de menor importancia, pero de cierta consideración: la de los puertos del sur de Francia a los de las costas de Argelia y Túnez.

Se advierte claramente la extraordinaria importancia militar que en una conflagración mundial tienen las costas españolas con respecto a este intenso tráfico, pues desde ellas se puede estrangularlo con suma facilidad a lo largo de todo el litoral, pero con preferencia desde tres zonas operativas de la mayor importancia estratégica: la zona Noroeste o de las rías bajas gallegas, la zona andaluza o del Estrecho y la zona de Levante o del archipiélago balear. Esta importancia estratégica en el aspecto marítimo se ha agigantado enormemente con el empleo de la aviación, pues de igual manera, el tráfico aéreo actual como el del inmediato porvenir tendrán a España como base inicial de partida o de llegada a otros Continentes, o bien su circulación tendrá que adherirse forzosamente a los cielos de la Península Ibérica.

Existen, sin embargo, tres factores políticos que disminuyen notablemente nues-

tra posición privilegiada en lo que al tráfico marítimo o aéreo mundial se refiere: 1.º Las costas occidentales, en su mayor parte, pertenecen a Portugal, por lo que gran parte del tráfico que discurra a lo largo del Atlántico puede ser absorbido por los puertos o aeródromos de la nación vecina. 2.º La posesión por Inglaterra del Peñón de Gibraltar, con buen puerto comercial y militar y con un aeródromo no muy grande, pero sí capaz para recibir y despachar a los aviones de carga o pasaje, como lo demostró en la pasada guerra. 3.º La extensión del Imperio francés norteafricano, con amplia longitud de costas sobre el Atlántico y el Mediterráneo, dotado de buenos y abundantes aeródromos interiores y costeros, achicando aún más la pequeña superficie de nuestro Protectorado marroquí y flanqueando nuestras comunicaciones con las islas Canarias y las posesiones de Ifni y el Sáhara español.

Estos adversos factores políticos interfieren de modo notable nuestro tráfico expansivo atlántico y mediterráneo, al mismo tiempo que limitan nuestras posibilidades de influencia sobre el norte y el occidente del Continente africano, que por tradición de raza, por exigencias geográficas e históricas, nos pertenece plenamente. Mas no todo van a ser inconvenientes para nosotros, pues si nuestras posibilidades de acción quedan disminuidas por las razones antedichas, también nuestra situación especial, conjugada con la de nuestros archipiélagos y posesiones coloniales, cercenan de tal modo la de otros países, que el saldo se convierte en una cuenta acreedora en fin de cuentas. Vamos a verlo inmediatamente.

España, inmenso portaviones. — En primer lugar, afirmaremos que España, con 493.000 kilómetros cuadrados de superficie, incrementados con 12.000 más de sus archipiélagos canario y balear, los 20.000 de su Protectorado del norte de África y los 2.000 y 250.000 kilómetros cuadrados de Ifni y el Sáhara español, respectivamente, es por su extensión superficial y su excelente climatología un conjunto inmejorable para ser convertido en una amplia base de operaciones aéreas en cualquier época del año.

En el aspecto meteorológico, es España la nación europea que mejores condiciones

reúne para la navegación aérea en general; condiciones que mejoran conforme nos aproximamos a latitudes más bajas, como las de las tierras de nuestras islas o posesiones del Atlántico. Refiriéndonos a la Península concretamente—nuestro Protectorado marroquí goza de parecidas peculiaridades—, diremos que el país es sumamente soleado, de clima benigno en su parte periférica y más extremado en el interior; de escasas precipitaciones en el centro, sur y levante de la Península, aunque algo más abundantes en el litoral atlántico, haciendo que la nubosidad en general sea de poca importancia en todo el año.

Influenciado nuestro régimen meteorológico por la corriente del "Gulf Stream", las lluvias se producen por otoño y primavera, cuando el aire cargado de humedad del Océano Atlántico es arrastrado por los vientos del Oeste; el resto del año, verano e invierno, es seco generalmente, con calor elevado y fríos moderados en cada una de estas estaciones. El alto relieve de la parte central, su aislamiento orográfico del resto de la Península, la influencia mediterránea en el litoral levantino y la atlántica en el litoral occidental, presentan contrastes climatológicos evidentes, pero no de mucha consideración para la navegación aérea.

La clásica división de España en dos grandes regiones climatológicas: la España húmeda y la seca, tienen su mayor acepción en el aspecto agrícola, ya que en el aeronáutico apenas tiene importancia esta diferenciación. Así vemos, por ejemplo, que si bien Cartagena o Almería, con más de doscientos días al año de cielo despejado, es el clima "óptimo" para el vuelo, Sevilla o Cádiz, algo más nuboso, se aproximan a esa cifra. Madrid o Zaragoza, en el interior, ven el sol ciento cincuenta veces al año, mientras que en La Coruña o Santander no pasan estos días de ciento. Comparadas estas cifras con las de los países del norte o centro de Europa, son tan halagüeñas que no necesitan comentarlas.

Podemos, pues, considerar a España como un inmenso portaviones, sólidamente anclado en una posición muy favorable, atendiendo con el fuego de sus aviones de a bordo a todas las direcciones, protegido a su vez por otros portaviones más peque-

ños que le flanquean convenientemente por el Este, el Sur y el SO.—las Baleares, Marruecos y Canarias—con la barrera natural al norte de la cordillera Pirenaica, y teniendo al oeste la incógnita de tener su flanco descubierto o bien guardado, según sea la actitud portuguesa en una conflagración armada.

De este portaviones hispano, las dos terceras partes de territorio son en general tierras llanas, agricultoras, de escasa densidad de población y no muy abundantes comunicaciones; esto las hace aptas para convertirlas en campos de aviación, en reserva de aviones, en reducto defensivo final, pero con los inconvenientes también de que, una vez batidos desde el aire sus principales objetivos, nada queda por hacer, ni en el ataque ni en la defensa. La otra tercera parte, casi toda ella estrecha y larga faja costera, reúne la totalidad de la industria pesada, los astilleros y factorías más importantes, las más grandes ciudades, zonas mineras y fabriles, y la más elevada demografía; generalmente montañosa, o por lo menos accidentada, es poco a propósito para construir abundantes campos de aterrizaje, si bien pueden hacerse a costa de gastos elevados.

Conjugando acertadamente las ventajas e inconvenientes de estas dos zonas tan dispares, pueden paliarse las desventajas iniciales. Lo más conveniente, desde el punto de vista de la defensa, es el trasladar hacia el interior multitud de industrias y factorías próximas al litoral, intensificando por otro lado la instalación en zonas más alejadas del mar de aquellas otras industrias de guerra que se vayan creando. La cada vez más acusada industrialización del país, la creación de fuentes de energía eléctrica a base de fantásticos embalses de los ríos principales, los proyectos en marcha de grandes centrales térmicas, la electrificación de ciertas líneas ferroviarias, permite llegar a conseguir este plan de traslado y de nuevas instalaciones en un porvenir próximo. Por otro lado, no olvidemos que algo muy parecido ocurre a muchos países muy industrializados, que, teniendo el mar próximo a sus centros más vitales de producción, no les queda más remedio que pechar con estas desventajas, sin más opción que defenderlos eficazmente.

Pero si en la guerra la mejor defensa es el ataque, en la guerra aérea, por no poder ser fuertes en todos los sitios a la vez, no queda otro recurso. Atacar es defender; éste es el lema que la define.

En el aspecto ofensivo, ya hemos dicho que tres grandes zonas del territorio patrio tienen la primacía, orientadas las tres hacia los lugares principales por donde llegará el ataque o hacia los países que serán nuestros presuntos enemigos. Vamos a estudiar la misión que reservamos a estas zonas y su importancia en el aspecto estratégico, conjugándolas con las de otras tierras o zonas de allende el mar.

Siguiendo un orden arbitrario, pero que obedece a consideraciones de peso basadas no sólo en la Historia, sino que también en el porvenir que se avecina, empezaremos por la zona de Levante o mediterránea, puerta abierta al viejo "Mare Nostrum", que, como antaño, sigue gozando de las prerrogativas que le proporciona haber sido la cuna de nuestra civilización, bañando con sus ondas las costas sureuropeas y constituyendo el principal acceso a las tierras del Próximo Oriente. El Mediterráneo, de Oeste a Este, pasa de los 3.000 kilómetros de largo, con diversas angosturas de suma importancia en el orden militar, como la existente entre la isla de Sicilia y el cabo Bon en Túnez, de sólo 130 kilómetros, y la que separa el cabo Matapán en Grecia, de la Cirenaica, de 400; ello explica el interés que en la pasada guerra mundial tuvieron no sólo los puertos de sus orillas, sino más aún los aeródromos situados en sus inmediaciones como base de operaciones para estrangular el tráfico marítimo. Las máximas anchuras corresponden a las distancias entre el golfo de Génova y las costas argelinas, de 800 kilómetros aproximadamente en el Mediterráneo occidental, y las que hay entre los Balcanes y la Cirenaica, de 650, en el Mediterráneo oriental.

Estas pequeñas distancias de costa a costa, así como las numerosas islas que en él se encuentran, convierten a este mar interior como el más apropiado para una utilización permanente del Arma aérea, en donde el número de bases utilizables es considerable hoy y pueden elevarse en el porvenir a mucho mayor número.

Naciones con intereses mediterráneos.—Prescindiendo de ciertos países costeros, casi todos ellos de poca o nula importancia en el orden militar, cuatro naciones tienen intereses primordiales en este mar por encontrarse sobre él: Turquía, Italia, Francia y España; otra nación, Rusia, no siendo mediterránea, aspira a serlo desde hace siglos por hallarse asfixiada en sus contornos del mar Negro; y por último, Inglaterra, nación nórdica por su situación geográfica, pero mediterránea más que ninguna, por poseer sus entradas—Gibraltar y Suez—islas tan importantes en su poder como Malta y Chipre, países que giran en su órbita de influencia, como Egipto y Grecia, hacen de este mar latino por excelencia un lago inglés en el más amplio sentido de la palabra.

Quien aspire a dominar este mar o intente variar el equilibrio de fuerzas en el mismo, tendrá como enemigo irreconciliable la totalidad del Imperio británico, porque por este mar pasa la "ruta roja" que comunica a la Gran Bretaña con el resto de sus dominios oceánicos. Esta ruta marítima se ha incrementado con la comunicación aérea de tal modo, que ya no sólo le interesa el "statu quo" marítimo, como hasta hace poco ha ocurrido, sino que hay que observarlo y practicarlo en el cielo. El dominio mediterráneo dependerá, pues, de la nación que más fuerzas aéreas pueda disponer sobre los cielos de su cuenca.



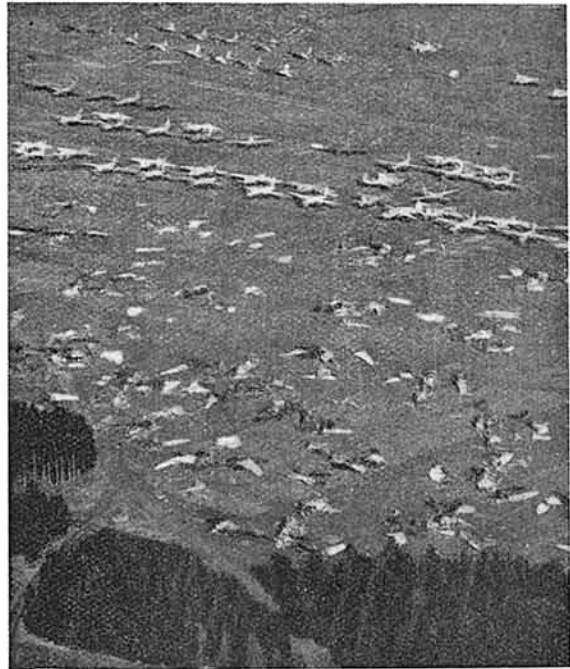
Blanco aéreo catapultable desde buques de la Armada norteamericana, y que se utiliza para la práctica artillera.

Turquía apenas cuenta en el concierto mediterráneo, pues aunque nación de gran tradición, está en franca decadencia política. Pueblo valiente, bien regido, de gran vitalidad, tiene la fatalidad de estar situado entre un gran coloso, Rusia, y los intereses británicos. En estas condiciones, sólo como satélite de uno de estos países puede actuar en una guerra. Inglaterra es hoy, sin duda alguna, la más fuerte nación mediterránea en los aspectos marítimo y aéreo. Su dominio sobre este mar en las dos guerras mundiales, de tan reciente memoria, nos excusa de insistir sobre su fuerte posición, que se apoya en los lugares y países mencionados anteriormente. Su prestigio de país invencible es tan enorme, que ha logrado tener siempre a su favor el bloque árabe de los pueblos del nordeste de Africa y del Asia Menor, que consolidan de este modo su hegemonía militar indiscutible.

Con respecto a Italia, hemos visto en la guerra su escaso poder para competir con el poderío inglés, a pesar de la eficaz ayuda que le prestó su aliada Alemania, transportando a las bases aéreas de Calabria y Sicilia una fuerte flota aérea al mando del Mariscal Kesselring. Su inferioridad aérea en el Mediterráneo central no fué debida solamente a su deficiente material aeronáutico, entre cuyos tipos, algo anticuados, había algunos verdaderamente modernos. Su error principal estribó en defectos de estrategia aérea, por cuyos motivos la flota inglesa, protegida por los aparatos de los portaviones de la Marina, y principalmente por los que tenían sus bases terrestres en la isla de Malta, hundieron varios acorazados en la rada de Tarento, atacaban puntos de la costa en el canal de Otranto, e interrumpían los convoyes que con hombres y material se enviaban al norte de Africa. Es decir, que la aviación inglesa, más débil numéricamente y peor dotada en el aspecto logístico, consiguió anular a la fascista por el solo hecho del mejor empleo de su material y el arrojo y la pericia de sus tripulaciones.

Tuvo que intervenir entonces la aviación alemana, que en pocos días infligió más daños a la flota británica y a la isla de Malta que las fuerzas italianas desde el comienzo de la campaña. Fué éste un momento crítico en la lucha mediterránea, que si no tuvo peores consecuencias para la Ma-

rina inglesa fué debido a lo poco numerosas de las fuerzas aéreas alemanas de aquel sector, obligadas a luchar en otros teatros de operaciones. De todas maneras, demostró la enorme superioridad que tiene el poder aéreo sobre el naval en mares estrechos o limitados, así como la de las fuerzas aéreas con bases terrestres sobre las despegadas de portaviones. La flota inglesa



Dstrucción, en el aeródromo de Landsberg, de 5.000 cazas y bombarderos norteamericanos por ser material sobrante.

tuvo que retirarse a sus bases de Alejandría y Gibraltar, y sólo la isla de Malta aguantó estoicamente, defendida por los cazas estacionados en sus seis aeródromos, intensamente bombardeados durante meses con bombas de 500 kilos.

No vamos a hacer la historia de cuántas vicisitudes, alternativas y resultado final tuvo la lucha en el Mediterráneo; se precisaría, más que un artículo, un libro. Pero la deducción es sencilla.

Esa lucha demuestra palpablemente que por muchos años, Italia ha dejado de ser una gran potencia mediterránea, ya que es difícil que halle en el porvenir inmediato otra coyuntura más favorable que la obtenida cuando se lanzó a una aventura que

sólo la reportó la pérdida de su poder militar y la de su Imperio africano. Esta favorable situación ha quedado truncada de modo irreparable, sin esperanzas de próxima recuperación.

Otra nación mediterránea, Francia, tiene una privilegiada situación en el Mediterráneo occidental, con su costa metropolitana a 750 kilómetros de distancia de la de su Imperio norteafricano, y entre ellas, la gran isla de Córcega, antiguamente italiana. Por estas aguas corre la "ruta azul", importante corriente de tráfico marítimo, que desde los puertos franceses lleva a los argelinos y al interior de Africa productos manufacturados para ser devueltos en forma de materias primas básicas, como cereales, fosfatos, aceite, vino, pieles, etc.

La posesión de esta ruta, que pasa próxima a las costas italianas y españolas, es de suma importancia para Francia, pues en construcción avanzada el Transahariano, pone el puerto de Marsella en comunicación rápida con los territorios del lago Tchad, el Senegal y el Gabón. Es decir, que su seguridad hace de estos inmensos territorios un todo fuerte y compacto, imprescindible para conservar a Francia en el rango de gran potencia, suministrándola además aquellas materias primas, productos tropicales y soldados de color, todo ello tan necesario para su defensa y poder militar. Como apoyos de tan vital comunicación existen en Francia la base naval principal de Tolón, y las africanas de Bizerta (Túnez) y Mars-el-Kebir, cerca de Orán (Argelia), además de las secundarias de Ajaccio y Bastia, en la costa occidental y oriental de la isla de Córcega. Desde Argel y Orán, a través del boquete de Tazza, al sur de nuestra zona marroquí de Protectorado, corren casi paralelos un moderno ferrocarril y una espléndida carretera, que van a terminar al Atlántico. De este modo, la unión del Mediterráneo con el Atlántico queda asegurada, sirviendo esas líneas terrestres interiores como enlace preciso para el caso de que por Italia o España fuese interceptada la ruta mediterránea o cerrado el Estrecho de Gibraltar por el último país. La comunicación de este circuito marítimoterrestre supone contar con la más estricta neutralidad inglesa, en el Atlántico principalmente.

Pero esta homogeneidad y fortaleza del Imperio francés africano es más aparente

que real. Descontando una intervención inglesa desfavorable, que impediría dicha comunicación marítima en los dos mares; descartada de igual manera la posibilidad de una intervención italiana—que sólo afectaría al Mediterráneo—, queda como única probable interceptora la posición de España en un conflicto armado contra el Imperio francés. A igualdad de fuerzas por ambos lados, corresponde a España la ventaja inicial más neta. Véamoslo:

En el Mediterráneo, las comunicaciones marítimas entre Marsella y Orán o Argel corren paralelas a nuestras costas levantinas; pero el archipiélago balear las divide en dos mitades; si en vez de morir en los puertos argelinos intentase la travesía del Estrecho para llegar al Atlántico, una vez burlada difícilmente la vigilancia de las bases navales de Mahón y Cartagena, cosa nada sencilla, tendría que forzar el paso del Estrecho barreado por el fuego de ambas orillas españolas. No habría más solución que desviar el tráfico a Túnez, para desde allí continuar por tierras argelinas y marroquíes hasta el Atlántico, solución, sin embargo, muy precaria, por el escaso rendimiento de transporte de las vías terrestres. Tendría entonces que acudir a la vía aérea como única o suplementaria solución; y en el aire, aún más que en el mar, es más fuerte todavía la situación española.

Desde los aeródromos catalanes, baleáricos y murcianos se podría yugular toda clase de tráfico marítimo y aéreo en sus mismos puntos de salida inicial, perseguirlos en su recorrido y aun recibirlos a su llegada, caso de que alguien pudiese escapar a tan intenso dominio aéreo.

Recordemos que Palma de Mallorca dista de Argel 300 kilómetros y que Cartagena o Melilla tan sólo 200 de Orán, para comprender la imposibilidad de un tráfico intenso en la zona argelina, que se vería constreñida a ser objetivo preferente de nuestra aviación. Puede objetarse a esto que la recíproca también podría efectuarse. Y en efecto así es, pero con distintas características. El ataque español podría partir desde cualquier punto de su territorio patrio, no sólo litoral o insular, sino desde el interior del país y desde la zona marroquí; gozaría de la enorme ventaja de la concentración de efectivos aéreos sobre el lugar más conveniente, obedeciendo a un mismo man-

do, teniendo el país entero como reserva táctica o logística, en contraposición de la dispersión francesa en cuanto a frentes operativos, mandos distintos y aislamiento de la metrópoli.

En el Mediterráneo es nuestra posición, frente a la francesa, enormemente ventajosa, por lo que conviene más a nuestra vecina que a nosotros procurar no alterar el actual equilibrio, base de nuestra ya antigua y franca solidaridad amistosa.

Antes de entrar a estudiar a fondo el problema español mediterráneo, conviene tratar de la aparición de otra nueva nación con aspiraciones sobre este mar, nación que, aunque alejada geográficamente del solar hispano, ha conseguido por procedimientos políticos acercarse bastante para no ser despreciable en el futuro, tratando actualmente con tozudez, inteligencia y fuerza militar impresionante conseguir asentar su pie en el extremo oriental del Mediterráneo. Se trata de Rusia.

Desde los lejanos tiempos de Catalina II, la Emperatriz ambiciosa, allá por los finales del siglo XVIII, una nación eslava, semibárbara, pero gobernada por culta y refinada clase alta, logró ensanchar considerablemente las fronteras de su Imperio. Continuada de la política de Pedro el Grande, persiguió dos objetivos principales: acercarse a la Europa central y llegar a orillas del Mediterráneo.

No consiguió del todo sus propósitos, ya que aunque su Imperio, después del reparto de Polonia, llegó a tener fronteras comunes con Austria y Prusia, su gestión mediterránea fué menos afortunada, pues aun arrancando a los turcos las orillas del mar Negro, su avance hacia el Mediterráneo—la meta era Constantinopla—fué detenido por las demás potencias europeas. Otra intentona posterior por llegar al Bósforo fué contenida por una coalición de Estados que se pusieron al lado de Turquía, y cuya dirección inglesa era manifiesta; la toma de Sabastopol, que se defendió heroicamente, fué el epílogo de esta campaña, que se conoce con el nombre de guerra de Crimea (1855-1856).

Muchas vicisitudes, todas conocidas del lector, han ocurrido desde entonces, pero nunca como ahora los hechos en toda su crudeza han tenido la contundencia que se deriva de la victoriosa guerra obtenida so-

bre los países del Eje. Por ella ha conseguido Rusia asomarse indirectamente al Mediterráneo, gracias a las influencias políticas que ejerce sobre la mayoría de los países balcánicos, Yugoslavia y Albania en primer término.

No obstante, le falta asentar el pie sobre las codiciadas riberas, por lo que trata de influir en la política turca aspirando a reivindicaciones sobre tierras armenias y la ciudad de Trebisonda, en el mar Negro, en las inmediaciones del Bósforo. De igual manera, pretende se le entreguen varias islas del mar Egeo y mandatos sobre Libia y Tripolitania, perdidas por Italia en la lucha. De conseguir estos objetivos, pasaría a ser potencia mediterránea por excelencia y dominadora del extremo oriental de este mar.

Mas estos objetivos son imposibles de adquirir sin autorización o conformidad inglesa, y esta conformidad no se ve por ningún lado. Ya en el conflicto provocado por el EAM en Grecia, la resolución de Inglaterra de impedir su acceso al Jónico fué categórica. En los momentos que escribimos estas líneas, voces inglesas autorizadas han expresado con claridad manifiesta la decisión inglesa de oponerse al cerco que intenta sobre Turquía, apoyando a esta nación en su firme propósito de no ceder un metro cuadrado de territorio patrio ni en Asia ni en Europa.

De todos modos, una afirmación puede asentarse: sea cualquiera el resultado de estos forcejeos políticos y diplomáticos, Rusia ejerce de derecho autoridad sobre esta porción del Mediterráneo, sólo por el hecho de que con su aviación la tiene al alcance de su mano. Por tanto, todo cuanto a esta parte del mundo se refiere tiene que contar con la incógnita del pensamiento ruso, incógnita hoy difícil de solucionar por el confusionismo político reinante, pero que puede despejarse pronto con la presentación de serias dificultades por ambos bandos. Esto sería la guerra.

Dando por estable la actual situación, veamos el porqué de la situación estratégica rusa y sus posibles reacciones en caso de guerra.

El mar Negro es un típico mar ruso, en el cual las tres cuartas partes de sus riberas son tierras rusas o de países satélites; sólo hay grandes puertos comerciales y mi-

litares moscovistas—los de los demás países carecen de importancia—, y no existe más fuerza militar sobre sus aguas que la que supone la Escuadra rusa, ni fuerte ni moderna, pero de algún poder ofensivo. De los puertos de este mar, pasando al Bósforo y los Dardanelos, sale el tráfico marítimo, que las comunica con el Oriente Próximo y el resto del mundo. Esa angosta salida de los Estrechos viene a ser el cuello de una botella que se tapona fácilmente; las fortificaciones turcas de ambas orillas, las islas de Imbros, Lemnos y Mitilene, a la salida de los Dardanelos, y las restantes del mar Egeo, son lo bastante en poder de manos fuertes para impedir a los rusos su salida al mar libre.

La fuerza naval más poderosa no podría por sí sola vencer estos obstáculos a viva fuerza, como ocurrió a los francoingleses en su aventura de Gallípoli en la primera guerra mundial. Pero lo que es prohibitivo a la fuerza naval puede conseguirlo la fuerza aérea con facilidad. Este lugar estratégico, de importancia mundial, a una hora escasa de vuelo de Crimea, no podría resistir el ataque combinado de los aparatos de bombardeo en cooperación con fuerzas aerotransportadas, aun con fortificaciones más poderosas que las que existen actualmente. Constantinopla es hoy, sin duda, un arrabal de Sebastopol.

Más lejos, pero no tanto que no pueda alcanzarse también fácilmente con la aviación, están el canal de Suez—de Port-Said a Sebastopol sólo hay 1.500 kilómetros—, las bases de Alejandría, Haiffa y Famagusta (Chipre), los pozos de petróleo de Mosul y Kirkuk—Mosul-Sebastopol, 1.200 kilómetros—y, en fin, la totalidad de los países árabes del Próximo Oriente, que todos ellos llevan a la India. Desde la península de Crimea, con radio de 1.500 kilómetros—tres horas de vuelo—, pueden alcanzarse el Golfo de Tarento, las proximidades de Derna, en la Cirenaica, el delta del Nilo con el canal; es decir, todo el Mediterráneo oriental con sus numerosas islas, además de los países árabes ya citados.

Pero aún más fuerte que en el mar Negro es la posición de Rusia a ambos lados de la cordillera caucásica. Las pequeñas Repúblicas soviéticas de Georgia, Armenia y Adserbeidyan, a caballo sobre la cordillera, pero con la mayor parte de su terri-

torio sobre las vertientes del sur de la misma, abren al Imperio ruso los caminos por las llanuras de la Anatolia y del Kurdistán, que llevan a los Dardanelos, Siria, El Irak y al golfo Pérsico. De Eriván, en la Armenia, a Mosul, centro de las instalaciones petrolíferas más importantes de la Mesopotamia, hay alrededor de 500 kilómetros; de la misma ciudad a Basora, sobre el Pérsico, o a Port-Said, en la entrada de Suez, sólo hay 1.125 y 1.500 kilómetros, respectivamente, o sea, dos y tres horas de distancia en vuelo solamente.

Con lo expuesto hasta aquí, no contando, desde luego, con variaciones posibles en la política de estos Estados ribereños del Mediterráneo, cada vez más expuestos a caer en la órbita moscovita, se comprende claramente la fuerte presión soviética en esta parte del mundo tan interesante, así como el que la consideremos, sin lugar a dudas, país mediterráneo. Sólo la habilidad política y la fuerza militar de Inglaterra pueden oponerse a la expansión eslava, contando, desde luego, como hasta ahora, con la amistad árabe; si ésta fallase algún día, el Mediterráneo oriental sería, como el Negro o el Caspio, un mar interior de la inmensa Rusia.

La fuerte posición española en el Mediterráneo.—La última en la exposición de este artículo, si bien siempre la primera en nues-



España, país mediterráneo por excelencia, ocupa una privilegiada situación en el Mediterráneo occidental.

tro ánimo, es la situación mediterránea de España. Nos permitirá esto sacar las conclusiones más convenientes en el estudio militar y político, vistos los antecedentes referidos de los otros países.

Ante todo, haremos dos afirmaciones importantes: 1.^a España, país mediterráneo por excelencia, ocupa una privilegiada situación en el Mediterráneo occidental, en el cual tiene intereses de orden político, económico y militar; no así en la parte oriental de este mar, que considera fuera de su órbita de acción, aunque en tiempos lejanos haya llegado su actuación hasta las mismas costas griegas. 2.^a No es España actualmente una potencia militar de primer orden, por lo que no puede aspirar, naturalmente, a ejercer una total hegemonía sobre esta parte tan interesante del mundo; no obstante, es cierto también que sin ella, cualquiera otra potencia, por fuerte que sea, no conseguiría con tranquilidad la estabilidad suficiente para imponerse a los pueblos ribereños.

Esto sentado, diremos que en la actualidad, como en tiempos más antiguos, sigue siendo el Mediterráneo un primordial teatro de operaciones. Quien haya seguido el curso de la lucha de la segunda guerra mundial, habrá comprobado la importancia que para el resultado de la misma tuvo el empeño inglés de no abandonar sus aguas a las fuerzas del Eje, primero, y más tarde, el dominio total del mismo por los anglosajones, una vez resuelta la campaña africana a su favor.

Históricamente, es el mar de las grandes batallas navales. Con la de Salamina, cortó Grecia el impulso persa hacia Occidente; Roma, venciendo en Actium a Cartago, se impone de tal manera sobre su rival, que le permitió más tarde resolver en Zama su lucha secular. En la Edad Media, las luchas marítimas de las Repúblicas italianas, Francia y España, con diversas alternativas para los contendientes, se resolvían en batallas navales, que daban al vencedor la supremacía, siquiera no fuese ésta muy continuada. La victoria de Lepanto obligó a los turcos a plegarse sobre las costas orientales, perdiendo para siempre la esperanza de vencer a la Cristiandad. En Aboukir, por último, comprendió Napoleón que nada le quedaba por hacer en Oriente.

Este ciclo histórico tuvo casi siempre

como actor de categoría, o por lo menos como espectador interesado, a España. Las luchas entre las Casas de Francia y Aragón, culminando en los reinados de Pedro III, Jaime II, Pedro VI y Alfonso V, permitieron a España convertir el Mediterráneo en un lago español, gracias a la pericia y arrojo de sus almirantes y conquistadores. Sicilia y Cerdeña, la Italia meridional y hasta los Ducados de Atenas y Neopatria, en Grecia, fueron dominios españoles. Nadie hasta entonces, salvo los romanos, llegaron a ser tan poderosos en el mar latino. Pero estas luchas tuvieron más bien un carácter dinástico, sin el objetivo nacional y definido que caracterizó las campañas que emprendieron más tarde los Reyes Católicos. Con Isabel y Fernando se inicia la política africana, que tenía por base los siguientes principios: 1.^o Necesidad de asegurar nuestras comunicaciones en el Mediterráneo, con Italia principalmente. 2.^o Ocupar puntos de apoyo en las costas africanas para desde allí iniciar una política de expansión hacia el interior. 3.^o Voluntad de cumplir una labor imperial y evangélica o ecuménica, conforme a los designios espirituales de la raza hispana. Estos fines tenían por base una concepción estratégica basada en el poderío marítimo.

Nuestras empresas africanas ocupan el reinado de los Reyes Católicos, la Regencia de Cisneros, y continuaron con Carlos V y parte del reinado de Felipe II, teniendo como objetivos principales la ocupación de Orán, Argel, Bujía, La Goleta, etc., hoy en manos de los franceses. Trajeron como consecuencia, combinadas con otras empresas guerreras en Italia, una expansionista y fuerte política exterior, que Carlos V y sus sucesores habían de continuar en Europa. Las campañas del Gran Capitán en Italia, la entrada del César en Túnez, la batalla naval de Lepanto, fueron los pináculos de nuestra política mediterránea hasta que la posesión del Peñón por el Almirante inglés Rooke, en la guerra de Sucesión, hubo de cambiar el panorama de nuestra política mediterránea. En años posteriores y en diversas circunstancias, se intentó la recuperación de Gibraltar y el prestigio perdido; pero ni distintas alianzas ni incluso algunos combates afortunados, consiguieron más que la pérdida gradual de nuestra influencia y posiciones

africanas. Las batallas navales del cabo de San Vicente (1797) y la de Trafalgar (21-10-1805), francamente adversas a nosotros, convierten a Inglaterra en la dueña del Mediterráneo, que pasa a ser de hecho un lago inglés.

Ya no es España un poder naval como antes, y es dudoso de igual modo que, aun siéndolo, sea la fuerza naval la que prevalezca sobre los mares en lo sucesivo. En el futuro las fuerzas aéreas resolverán los problemas de dominio, pero sobre todo en los mares estrechos, como el de la cuenca mediterránea; y aunque tampoco es España una potencia aérea efectiva, tiene, sin embargo, posibilidades de acción ilimitadas con el empleo de las que disponga, que le permitirán ser árbitro indiscutible en las aguas y sobre los cielos de la parte occidental del "Mare Nostrum".

Para ello cuenta con la extensión de sus costas sobre este mar en la longitud ya dicha y con el archipiélago balear, que, conjugados estos factores en el aspecto aéreo, con el que le presta nuestra costa meridional, la zona del Protectorado y la proximidad de las costas vecinas, presuntas enemigas, hacen un reducto ofensivo-defensivo inexpugnable a nada que una clara determinación sea intentada.

La región catalana, orientada hacia el Mediodía francés; el golfo de Génova, la región murciana hasta Almería, mirando a las costas de enfrente del Oranesado y Argel, con la gran avanzadilla de la isla de Mallorca y las más pequeñas de Menorca e Ibiza, enfrente del entrante del golfo de Valencia, constituyen el más fuerte combinado aéreo de todo el Mediterráneo. Este triángulo aéreo asegura en el aspecto defensivo a nuestras costas mediterráneas, pues Valencia se encuentra a 280 kilómetros de Palma de Mallorca; la costa al sur de Barcelona dista sólo 220 de la bahía de Pollensa, al norte de la isla, y el campo de Cartagena se encuentra a 270 del centro de la isla de Ibiza. †

El circuito aéreo Barcelona-Islands Baleares-Cartagena-Barcelona puede considerarse impenetrable a la aviación enemiga si en las islas y en la costa se dispone del número de aeródromos para la aviación de caza que sean precisos, número que puede

ser "elevado", dadas las pequeñas dimensiones que esos campos requieren. Esta defensa aérea se complementaría en la superficie del mar con el apoyo de unidades ligeras de la Marina de guerra, desde las bases marítimas principales de Cartagena y Mahón (Menorca), y las secundarias de Sóller (Mallorca), bahía de Alcudia (Mallorca), Barcelona y la desembocadura del río Ebro. Algo más expuesta a la acción enemiga se hallaría la costa catalana al norte de Barcelona, que no contaría para su defensa más que con los campos de caza que se estableciesen en las provincias de Gerona y Barcelona, bastante accidentadas. De Alicante a Almería, expuesta a la reacción aérea de las costas argelinas, la defensa sería ejercitada desde los numerosos campos construidos o de fácil construcción, ya que aquellas provincias disponen de amplias llanuras al lado del mar; esta defensa puede complementarse con el apoyo aéreo que partiera del extremo oriental de nuestro Protectorado, donde Melilla es la base ideal de partida.

En el aspecto ofensivo, tanto en el campo táctico como en el estratégico, nuestra posición es mucho más fuerte todavía. Tácticamente, el empleo de nuestra aviación de bombardeo de corto radio de acción permite martillear machaconamente desde las bases del archipiélago, las catalanas y las murcianas-almerienses, la zona costera del sur francés, la parte occidental de las islas de Córcega y Cerdeña, y la costa africana hasta las proximidades de Túnez; la navegación en esta parte occidental del Mediterráneo, la vida de las poblaciones asentadas en sus costas, se verían afectadas o imposibilitadas de tal modo, que sólo la intensidad de nuestro esfuerzo aéreo sería quien lo determinase claramente.

Estratégicamente es el radio de acción de los aparatos quien tiene la palabra. Desde nuestras costas levantinas se encuentra en la actualidad a su alcance toda la cuenca mediterránea. Suponiendo a los aviones la autonomía de 6.000 kilómetros de ciertos tipos actuales de gran bombardeo, caen bajo el peso de sus bombas, además del Mediterráneo completo, con sus lugares claves como los Dardanelos, Suez y el canal de Otranto, que cierra el Adriático; todo el mar Negro, Turquía, Siria y Transjordania

en el Próximo Oriente; la Europa central y la Rusia occidental hasta Moscú y Stalingrado sobre el Volga; y, por último, en Africa, el desierto del Sáhara hasta las proximidades del Níger y el lago Tchad, los montes del Tibesti, el desierto de Libia y gran parte del curso del Nilo inferior.

Creemos queda bien patente, por tanto, la extraordinaria importancia que este sector aéreo levantino tiene en la conducción de la guerra aérea del presente, importancia que se acrecerá cada vez más en el futuro. Sólo su valor puede ser disminuído si una potencia fuerte consiguiese atacarla por su lado más débil; esto es, por el ensanchamiento que produce la salida del mar de Alborán al llegar frente a las costas del Oranesado y la Argelia occidental. Pero este peligro es problemático ahora y quizá no exista dentro de pocos años. Esa potencia sería Francia, que ejerce de hecho la soberanía sobre esos territorios y el tunecino; pero que, aun a pesar de considerar la Argelia como un departamento más de la metrópoli, su influencia sobre el mundo árabe es cada vez menor por dos razones: la primera, debido a su misma disminu-

ción real en el concierto mundial de las naciones, por causas derivadas de la segunda guerra mundial, que la dejaron en circunstancias muy difíciles; la segunda es debida al mismo mundo árabe, que, consciente de su fuerza material y espiritual, espera pacientemente, pero cada vez con más pujanza, el renacer de nuevas nacionalidades, entre las cuales es Argelia la predestinada en primer lugar.

Claro está que igual razonamiento puede hacerse con respecto a nuestra zona de Protectorado, cobertura por el sur de nuestra Península y costas orientales. Pero ni militarmente ni espiritualmente el problema es semejante. Nuestra cobertura africana, flanqueando las comunicaciones francesas africanas, presenta dificultades manifiestas; pero su proximidad a nuestro litoral le da una cohesión que aquél no tiene.

Dejaremos para un próximo artículo el estudiar otros teatros de operaciones peninsulares que abarquen al resto del territorio nacional y sus colonias, entre las cuales destaca notablemente la especial situación de nuestro Protectorado marroquí.



El "Consolidated Vultee 37", exomotor, proyectado para la línea Londres-Nueva York, que transportará 204 pasajeros y siete toneladas de carga.