

Movilización industrial aeronáutica

Por el Comandante JOSE RODRIGUEZ RODRIGUEZ

"Hoy ya no bastan los Ejércitos profesionales; hace falta un pueblo, una industria y una economía que nadie nos ha de regalar.

"En la guerra que terminó ha habido poca táctica y poco genio; por ello se supervaloró la máquina. El genio y temple de los hombres será siempre el alma de la máquina, y la máquina no cabe si no hacemos una industria potente, y esta industria, si no reforzamos nuestra economía." (Palabras de S. E. el Generalísimo el 11 de mayo de 1947 en la Capitanía General de Valencia.)

Consideraciones generales.

Después de las palabras más autorizadas del Ejército sobre el tema que me he atrevido a abordar, podría disculpármeme silenciara su importancia, ya que nada tan expresivo y elocuente como su sola exposición, exponente claro de la evidente preocupación de quien rige los altos destinos de España.

Es preciso, por consiguiente, un pueblo, una industria y una movilización económica, que como puntales básicos de la defensa nacional constituya su integración, la total movilización; esto es, la de todos los recursos de un país para la guerra.

Sin que pretendamos descubrir horizontes o fórmulas que no sean sobradamente conocidas, sí reflejaremos a lo largo de este trabajo cómo esos factores de que hablábamos han tomado carta de naturaleza y sufrido interdependencia tal, que no pueden concebirse como conceptos aislados ni realizando esfuerzos sin una previa y real existencia de unidad de concepción, dirección y acción.

La guerra de masas es su natural consecuencia como necesidad de los tiempos modernos, basada en dos conceptos; por una parte, el ca-

rácter nacional de los conflictos, en que siendo todos los ciudadanos parte interesada, a todos compete el máximo esfuerzo en la consecución del fin que se persigue; de otro lado, en la guerra, como lucha de voluntades, cada bando tratará de imponer la propia, exprimiendo sus recursos todos.

Nuestra generación se encuentra, pues, con el problema planteado de la intervención de poderosos ingenios en una guerra total, y apremia su preparación, que sin pérdida de tiempo hay que planear.

Es precisamente Aviación quien ha hecho posible la citada guerra total, al llevar sus medios a todo el ámbito nacional, desbordando los principios jurídicos que hasta entonces separaban a los combatientes de los no combatientes.

Las hostilidades comenzarán aun antes de la previa declaración de guerra, que forzosamente se ha de producir pese a los buenos propósitos de los pacifistas, que en conferencias del mismo tipo sientan las bases para la próxima, aunque para ella y exteriormente celebren el destierro de la misma como funesto fantasma, que la Historia en plazo apenas perceptible, como dura realidad, ha de arrancar.

Si las naciones en este momento no son dueñas de organizar su vida interna, a cuya injerencia, más o menos velada, estamos asistiendo como espectadores y actores, comprendemos la crisis de aquellos mutuos vínculos morales y jurídicos, que ligando antes la vida internacional, la falta cada vez más alarmante de ideales basados en la fe, en la razón natural y su secuela el materialismo, ha roto prácticamente esos lazos, siempre aceptados con reservas y sólo respetados cuando convienen, yendo cada nación recta a la lucha por su vida en unos casos y su supremacía en otros, sin reparar en obstáculos morales, cuyo atropello todo lo más procura disfrazar. El aspecto político o racial no es sino portador de la idea material fundamental: acaparamiento de materias primas, exclusivas de fabricación, dominio de los transportes y mercados, enriquecimiento y elevación del nivel de vida. Se comprende, pues, que con estos fines y los medios de guerra, cada vez más complejos y generales, se haya extendido aquélla a todo el territorio nacional, requiriendo, como antes hemos dicho, todos sus elementos humanos, espirituales y materiales.

Entre naciones de vigor espiritual aproximado, la lucha es esencialmente industrial y financiera; serán los grandes centros de producción, sus zonas fabriles, los más apetecidos objetivos, siendo ya inaplicable por sistema el clásico principio de batir primero al Ejército enemigo, con excepción, claro está, de su Aviación enemiga. condición "sine qua non" para hacer factible aquélla. La capacidad de resistencia de una nación se mide ahora menos por los elementos con que comienza la guerra que por su posibilidad de sostenerla o aumentarla, bien con sus propios recursos o ya con la ayuda extranjera que le proporcione su política exterior.

Vemos claro, pues, que en la preparación y dirección de la guerra se perfila, junto a la estrategia de las armas, otra estrategia económica destinada a servir a aquélla, con la diferencia de que siendo ésta mucho menos flexible, requiere plazos mayores para los cambios de dirección, siempre costosos y nunca aconsejables por su negativa influencia en el desarrollo de la misma.

Análoga relación podríamos establecer entre la preparación política de la guerra y la militar, que, más flexible por esencia aquélla, no debe condicionar esta última a determinadas organizaciones "a priori", sino, por el contrario, dotarla de elasticidad para su mejor adaptación a las distintas hipótesis políticas. Aunque reconozcamos que la guerra brota del deseo de

independencia nacional, reflejada en unos límites geográficos, la política de los pueblos viene, sin embargo, impuesta por su economía, puesto que de ésta depende el poder bélico, que al fin es el factor principal e indispensable que garantiza la mencionada independencia. Tampoco debemos descuidar una última estrategia de tipo social, apoyándose en los espíritus preparados por una propaganda; interesa el conocimiento perfecto del estado espiritual de las diferentes capas de la nación, para que sea en el momento en que voluntaria y con perfecta armonía den el máximo de su posible esfuerzo en cantidad y duración cuando se inicien—si en nuestra mano está—las operaciones, que de otro modo deben sufrir la anticipación o demora que marque aquella preparación. Huyendo, pues, de la improvisación, financiera y económica, debe ser su preparación como total su dirección, lo mismo en el orden material que en el espiritual.

Como decía don José Ma'uquer, es preferible una organización de previsión hecha con calma, que evite males o los aminore, a una organización difícilísima, hecha con los acuciamientos y nervosismos del momento, y que tendrá que dedicarse, como misión preparatoria, a corregir defectos que ya no deberían existir o a adquirir enseñanzas que de antemano se deben poseer.

Enseñanzas.

Como consecuencia de los enormes consumos que durante la guerra del 14-18 se hicieron, tanto en material bélico como en abastecimientos de todas clases, que asegurasen la "alimentación" de la misma, surgió ya entonces el concepto de "nación en armas", como resultante de todas las posibilidades de un país orientadas en un solo sentido.

Hasta entonces, la creencia universal de la corta duración de aquélla hizo que ninguno de los países comprometidos se preparara desde la paz para esa magna movilización. Se contentaban con disponer del factor hombre, y como efectivamente éstos se concentraban según los planes de los Estados Mayores respectivos, las más lisonjeras esperanzas abrigaban los países sobre la eficiencia de su clásica "máquina militar".

Pero bien pronto se echó de ver que al ser la guerra larga y de desgaste, los "stocks" de material previsto se consumieron rápidamente, y hubo necesidad de forzar a toda marcha la máquina industrial para atender a tantas necesidades que la naciente aviación y mecanización imponía. Se palpaba ya el incremento de la tecni-

ficación de los Ejércitos y su dependencia de la economía nacional.

Cada país, en forma todavía desarticulada y por organismos independientes, procuró resolver tan apremiante problema, recabando el máximo esfuerzo a la industria civil, desde la gran factoría al más insignificante taller; se "pidió" con urgencia la sustitución de las materias primas escasas en el país; se "miró" al campo y a sus productos como un sedante en el bloqueo; se reglamentó y distribuyó el consumo; en una palabra, se habían sentado, aunque de una manera imprecisa, las bases de la movilización industrial, que posteriormente habían de adaptarse a las nuevas necesidades y que ya entonces permitió resolver un sinnúmero de problemas gracias al nivel científico y espíritu de organización de que se vieron poseídas las naciones beligerantes cuando la lucha llamó a sus puertas. Se soslayaron las graves perturbaciones producidas en la industria por la carencia de productos que ni el subsuelo ni la importación hacía realizables, merced a las fructíferas investigaciones científicas, que buscaron en el sustitutivo un remedio a la escasez de muchos elementos, reemplazando al mismo tiempo ciertos procedimientos de fabricación por otros factibles en aquellas circunstancias.

Pero no fué sólo material el problema; la primera dificultad que surgió cuando se intensificó en el mayor grado posible la industria, tendiendo al máximo rendimiento de las instalaciones existentes y apelando a la instalación de nuevos centros siderúrgicos, fué la recluta de los obreros metalúrgicos y mecánicos, que al acudir al frente dejaron su puesto vacío en las fábricas. Había que reintegrar dichos obreros especialistas si se quería poner en actividad rápida y eficazmente dichas fábricas.

Poco a poco se adquirió experiencia para el futuro y se llenaron lagunas, paralelamente a una asombrosa improvisación que, suicida ahora, fué entonces necesaria.

Quizá fué la organización de este problema la suerte alternativa de la guerra, la crisis de los transportes o todo ello junto, los que no satisfechos con estos esfuerzos dispersos, dieron lugar a la reunión urgente convocada en Burdeos el día 20 de septiembre de 1914, donde el Gobierno, con los elementos directores de la industria, acordaron el plan a seguir, fijando los primeros jalones de la movilización industrial; se estableció que grupos regionales, al frente de los cuales existiría una factoría importante, se-

rían en lo sucesivo los encargados de unificar y dirigir la labor de los demás talleres de su demarcación, repartiendo entre ellos el trabajo adecuado con arreglo al equipo de máquinas e importancia de cada uno.

Mas, sin embargo, se notaban deficiencias, debidas a la diversidad y desconexión de los talleres encargados de producir el material, a la falta de un personal técnico, competente y laborioso, que llevase a cabo la verificación de piezas, armonizase los trabajos, resolviese las dudas y aconsejase, en fin, a los industriales.

De este modo, no fueron pocos los accidentes que motivó defectuoso material de tan estrechísima tolerancia; se comprobó que para cierta clase de material no cabía el fraccionamiento del trabajo o distribución de éste entre multitud de talleres pequeños, ya que los medios superiores que exigía la producción del mismo obligaban a circunscribir dicha fabricación a las contadas factorías industriales que por su importancia se hallaban capacitadas para ello; mas, sin embargo, se comprobó también en ciertos aspectos que cuando se despiezaba el material y se repartían las piezas constitutivas, se lograba, sin el complicado herramental que exigía la fabricación completa, contar con estos elementos para su posterior montaje.

De estas enseñanzas obtenidas ya podemos extraer una serie de conclusiones que nos sirvan más adelante para asentar sobre ellas nuestra movilización industrial aeronáutica; en el ánimo de todos está que:

- a) La producción industrial básica de guerra debe ser autárquica.
- b) Como fruto de lo anterior, el problema de los carburantes debe ser nuestra obsesión.
- c) No bastando la industria militar—que después demostraremos necesaria—para la producción de guerra, es indispensable tener estudiado desde tiempo de paz, con gran anticipación, todos los factores que han de entrar en juego al decretarse la movilización de la industria civil.
- d) Entre estos factores, son esenciales los trabajos estadísticos; son importantes los transportes en relación con la provisión de materias primas, y es básico el personal obrero especializado y técnico, que en sus diversas clases y categorías han de ser controlados por un organismo militar apropiado.

- e) La movilización de la industria civil para la fabricación del material de guerra en general, y de aviación en particular, requiere, por su gran precisión, un largo proceso de preparación y acoplamiento de los talleres, bajo la inspección y guía de técnicos aeronáuticos.
- f) Sobre esta labor previa de cooperación y asistencia han de cimentarse los procedimientos de fabricación fraccionada del material para lograr la unificación debida de los elementos componentes y la armonía entre los talleres individuales empeñados en la tarea.

Es decir, que la movilización industrial aeronáutica será llevar a la práctica la pronta y ordenada transformación de la industria de paz en industria de guerra.

Preparación de la movilización industrial.

A lo largo de esta exposición hemos visto que ya desde tiempo de paz tenemos que montar el dispositivo que a una señal ha de funcionar; pero hemos de determinar previamente:

Primero. El consumo que de aviones, repuesto y restante material aéreo podemos tener, con arreglo a la orientación de nuestra política y características de desgaste de las guerras modernas.

Segundo. Las posibilidades de nuestra industria.

Es preciso que la producción iguale, al menos, al consumo; de lo contrario, o no podríamos entablar una guerra con seguridad de "alimentarla", o tendríamos que buscar en alianzas lo que nuestra industria nos negase.

Esto nos lleva a una estructuración de nuestro Ejército del Aire, impuesta por uno de los dos derroteros que podemos seguir; o bien, fijarnos una política de guerra mantenida inexorablemente que nos llevaría a contar con un Ejército adecuado a esa política, y que entrañaría una industria creada para ese Ejército; o segundo derrotero, mucho más económico, pero de fines menos ambiciosos: estudiar nuestra industria, ver sus posibilidades aeronáuticas y engendrar fruto de ello el Ejército que resulte.

Debe existir, pues, en ambos casos, una perfecta concordancia entre el Ejército del Aire y la industria, aun en sus menores detalles; debe dosificarse perfectamente la vida de los motores, células, pérdidas totales y reservas a mantener en cada caso de los diferentes elementos,

para que no ocurra un desequilibrio entre la fabricación y el consumo verdadero, causa que fué de los primeros fracasos de la Gran Guerra, por desconocimiento de las necesidades y de la capacidad de producción de entidades que por no haberla antes experimentado, estaban incapacitadas para fabricar el material que se les exigía.

En la guerra última, no obstante las enseñanzas de la anterior, no podemos menos de tachar de imprevisores a los aliados, cuyas consecuencias sufrieron, hasta que puesta en marcha su colosal máquina, decidieron la guerra en su favor, mas motivado, no en poca parte, porque el perfectísimo engranaje alemán a punto no fué aprovechado como las circunstancias demandaban y la posteridad ha sancionado.

Sorprende en verdad lo reducido de la producción alemana en los tres primeros años de guerra, sobre todo si se tiene en cuenta lo que produjo cuando se lo propuso.

No tenían limitada la producción por su potencial de guerra o por los recursos a su disposición, sino por la demanda, o, dicho de otra forma, por la noción que los directores de la guerra en Alemania tenían para ganarla. Consideraban suficientes menos de mil aviones de caza al mes, y es inconcebible no exigiesen desde el primer momento los 30.000 cazas anuales que en el año 1944, aun con la industria bombardeada, produjo Alemania en una reacción tardía.

Incluso con la entrada de Estados Unidos en la lucha, que le podía asegurar ya una guerra larga, fueron apáticas las medidas tomadas, en las que ni hubo nueva movilización de personal femenino, ni se hizo transferencia de la mano de obra de las industrias no esenciales a las absolutamente precisas, como el momento demandaba.

Fué preciso que llegase Speer para triplicar la producción de aviones en dos años y medio; pero para ello reemplazó el existente mecanismo de control con una nueva organización servida por gente seleccionada entre los directores y técnicos de la producción y de la industria, a los que encargó aumentar la producción y racionalizar la industria bélica alemana; esto es, simplificar los proyectos, normalizar la construcción de piezas, concentrar la producción en las fábricas más apropiadas, reducir el número de elementos diferentes a fabricar por una misma entidad, intercambiar los procedimientos secretos y las patentes y adoptar, en fin, los proce-

dimientos más eficientes para lograr un producto.

Se creó una forma de organización con el nombre de "complejo", donde la producción estaba organizada de tal modo, que varias fábricas situadas en lugares separados pudieran funcionar en la producción de una o más partes de un producto completo. Hubieron de darse cuenta que la aviación era decisiva en la lucha, que todo el esfuerzo a ella aplicado tendría su compensación, traduciéndose en que los aviones, junto con el material de fuerzas aéreas, llegase al 40 por 100 de la producción bélica total, que del lado aliado permitió la invasión en potencia y el hundimiento virtual en esa fecha de la economía que sostenían las Fuerzas armadas alemanas, gracias a la dislocación y desaparición de todo esfuerzo ordenado, que en la industria se dejaba sentir. Y sin industria, sin economía, la derrota se perfilaba.

Factores que intervienen en la preparación.

Hoy, como ayer, la potencialidad económica de un Estado durante la paz, y con mayor razón durante la guerra, depende en gran parte de sus recursos en materias primas; es decir, de los elementos que las fábricas transforman en su laboreo merced a determinadas fuentes de energía. Es decir, que las materias primas, la energía necesaria para su transformación, las máquinas que la realizan y el personal técnico que las maneja son los factores que intervienen en la preparación de la movilización industrial.

Desde el punto de vista del abastecimiento de materias primas, todos los países se encuentran prácticamente en una de estas dos situaciones: o son relativamente autárquicos, o tienen una escasa autosuficiencia. En cualquiera de las dos alternativas, y en la última con mayor razón, debe procurarse satisfacer las necesidades industriales, sea acrecentando la producción interna de materias primas, acumulando reservas o ya importándolas.

En todo caso, para establecer el cómputo de las necesidades a cubrir, recursos disponibles, déficits existentes, reservas a acumular, y en resumen, para el estudio general del problema con un criterio uniforme, es conveniente clasificar en grupos las materias primas por la autosuficiencia, según que ésta sea del 100 por 100 superior al 40 por 100, inferior a este tanto por ciento o nula. Y aun dentro de esta clasificación cabe, desde el punto de vista económico y de la defensa nacional, separarlas en:

Materias primas esenciales, que son las absolutamente indispensables.

Materias primas estratégicas, que siendo esenciales y propias, su extraterritorialidad no permite contar con ellas por dificultades de transporte o acceso.

Materias primas críticas, las que siendo esencial su producción se obtienen en cantidades insuficientes.

Materias primas recuperadas, procedentes de la economía general (por ejemplo, caucho de cubiertas).

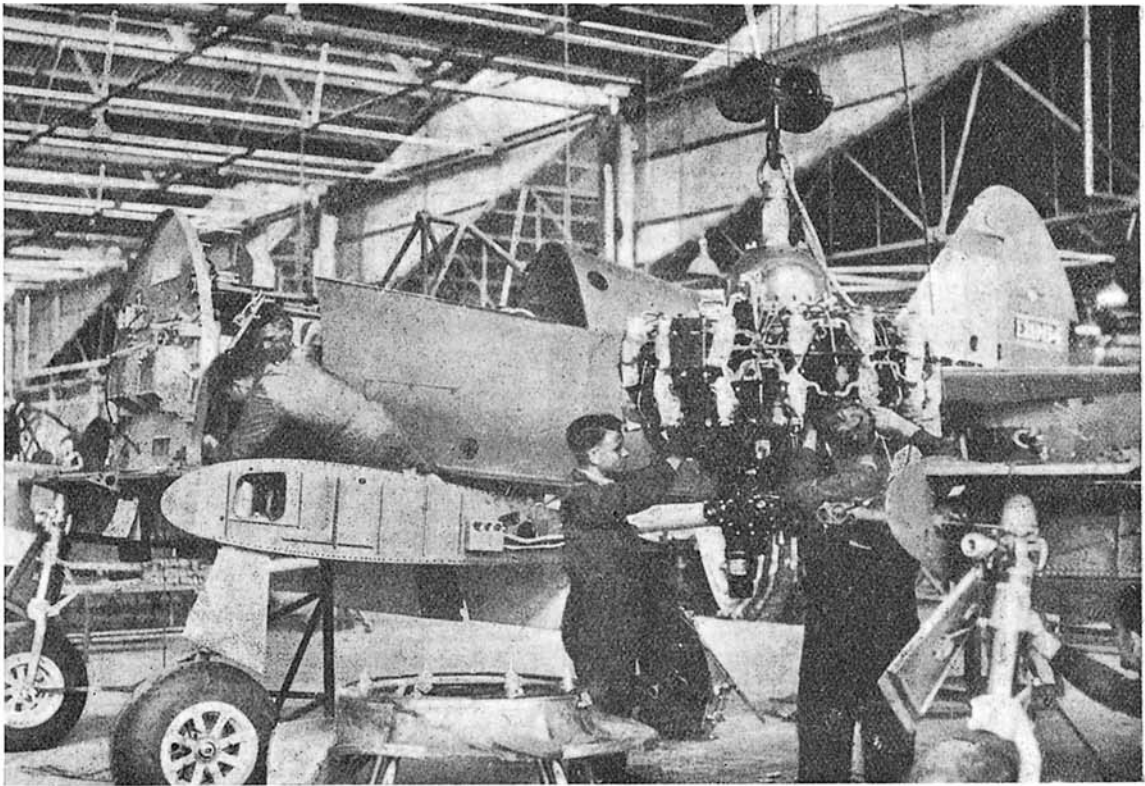
Materias primas sintéticas, que sustituyen ciertas materias (por ejemplo, gasolina sintética).

No cabe duda que la potencialidad industrial depende de un abastecimiento fácil y suficiente de materias primas esenciales, siendo para nosotros, por consiguiente, una preocupación constante estudiar los aceros para motores, aluminio y magnesio para estructuras ligeras de aviones, seda para paracaídas, combustibles, pues está perfectamente demostrado que una industria, por desarrollada y poderosa que sea, si depende del abastecimiento de materias primas extranjeras, no tiene valor definitivo; tal fué el caso de Italia, que dependiente del abastecimiento exterior (97 por 100 de carbón y 25 por 100 de hierro), no alcanzó a satisfacer las necesidades de sus Fuerzas armadas en el último conflicto; y no hablemos de Alemania, cuya escasez de gasolina representó un problema tan hondo, que repercutiendo en la deficiente enseñanza de pilotaje, competencia del personal y otros factores, fueron la causa principal de la derrota aérea alemana.

La política general de materias primas a desarrollar será, pues:

- El acrecentamiento gradual de la producción de materias primas.
- Elaboración de sustitutivos.
- Formación de reservas.

Para ello las medidas específicas a tomar serían, a grandes rasgos, fomentar la creación de fuentes de energía eléctrica barata, mayor desarrollo de los medios de transporte, estimular la normalización en el empleo de materias primas y productos nacionales, evitando su importación; velar para que no desaparezcan ciertas industrias esenciales, fomentar la aplicación de nuevos procedimientos y el mejoramiento de los métodos existentes para aumentar la producción, y organizar, por último, institutos tecnológicos



adecuados al desarrollo económico del país (I. N. T. A.).

En este aspecto recordemos que la Army Air Force piensa invertir 900 millones de dólares en 1947-48 para pedidos de material, y 347 millones en un programa de investigaciones desarrollado por organismos adecuados.

En una palabra, una política proteccionista para la industria, que nuestra voz más autorizada, en su actual visita a la zona fabril de Levante, tan contundentemente lo ha expresado, y de la que es reflejo fiel nuestra legislación.

Energía.—Hay un aspecto de las fuentes de energía vitales para el sostenimiento de la guerra, y también importantes para una industrialización, que poderosamente ha de llamar nuestra atención. Son interesantes los carburantes sólidos como órgano motor de la industria; mas ha de ser en los carburantes líquidos donde hemos de extremar nuestra preocupación e investigación hasta el logro del carburante nacional que nos asegure una relativa independencia en este aspecto.

La motorización intensa de los Ejércitos y el desarrollo creciente de las flotas aéreas y navales han hecho más agudo este problema, cuya

resolución es esencial, como sin ir más lejos alecciona el caso alemán, cuyo consumo de 195.000 toneladas en el mes de mayo de 1944 tuvo por esta falta de autarquía que decrecer a 46.000 en noviembre. En todos los aspectos se hicieron sentir sus consecuencias; por falta de gasolina el entrenamiento de pilotos, que había sido previamente reducido, fué de nuevo acortado; disminuyeron los cruceros de interceptación y las Divisiones Panzer quedaron inmovilizadas.

Les quedaba como esperanza compensar la falta de combustible de aviación de alto índice de octano, apoyando la construcción de aparatos de tipo de propulsión por reacción que consumieran un combustible a base de aceite Diesel.

Ello les proporcionaría aviones de caza superiores, que ocuparían el lugar de los de motor de explosión—prácticamente agotada—y liberar, al mismo tiempo, a la GAF de su dependencia del combustible para aviación. Pero, desgraciadamente, no tuvo lugar con la necesaria rapidez.

He aquí, pues, sintetizado el interés para nosotros de llevar a cabo una política petrolífera, que por cierto, modestamente, se desarrolla. Sin fuentes propias—hasta el presente—, no por eso

se ha abandonado el empeño de investigar tenazmente el subsuelo nacional, constándonos se estudia actualmente en Burgos, León y el Pirineo por la Arrendataria, y en Lérida y Soria el Instituto Geológico y Minero. Entretanto dependemos del mercado exterior, que no garantizado tuviera algún día que descartarse, quedándonos entonces por considerar los recursos provenientes de la destilación de nuestros carbones inferiores o productos nacionales, que ya solos o en mezcla pueden sustituir en cierta medida los de aquella procedencia. Entre aquéllos, los productos de Puertollano, obtenidos por destilación de pizarras bituminosas en la cantidad de:

Gasolina	1.000.000	litros.
Gas-oil	500.000	"
Fuel-oil... ..	2.500.000	"
Parafina	120.000	"

Los siete millones de litros de benzol, cuyos dos tercios por cierto absorbe la industria, y los 50 ó 60 millones de litros de alcohol, cuyos ensayos en Aviación son satisfactorios (AS-3), son harto insuficientes para resolver el problema por ellos mismos; en resumen, que aun su-

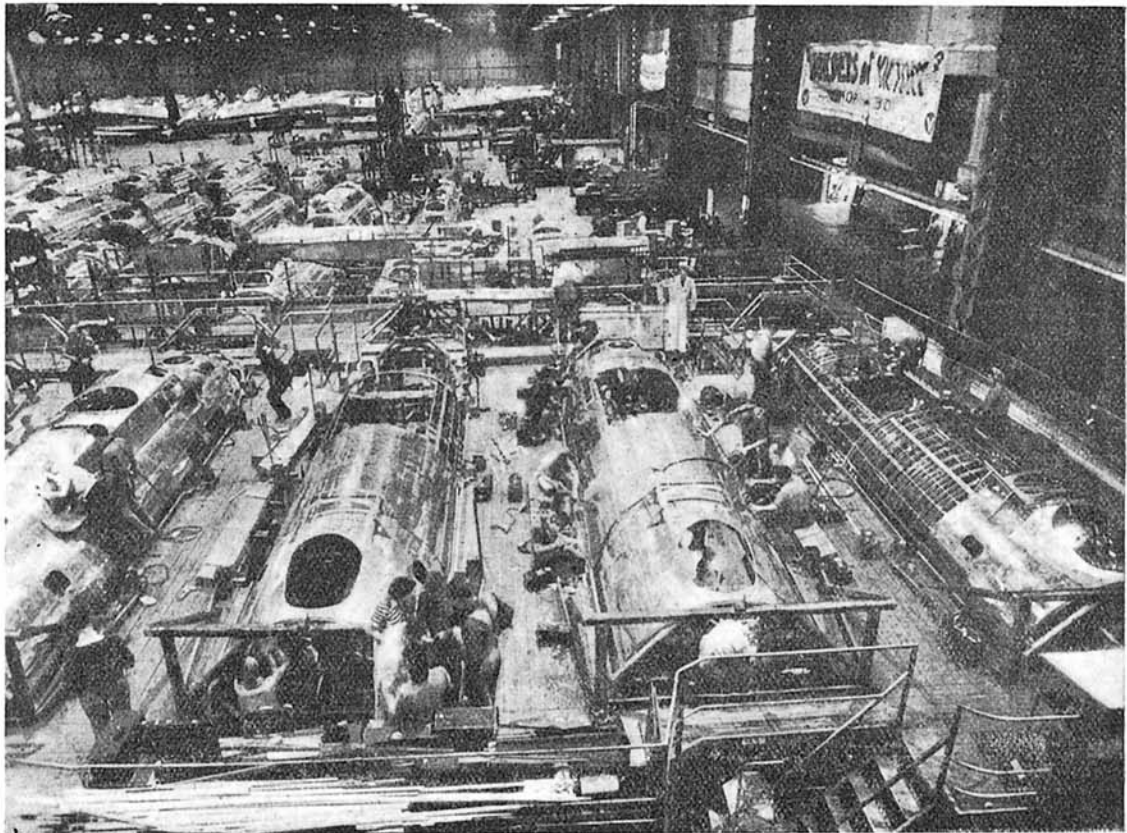
mando los combustibles de las tres procedencias indicadas, y suponiendo consiguiesen elevado índice de octano, no se cubriría ni siquiera una fracción mínima de sólo Aviación. Más que como sustitutivos, pues, el alcohol y benzol en mezclas convenientes pueden considerarse como productos que permiten reducir el consumo de los petrolíferos, "prolongando", por así decirlo, las existencias de éstos.

La misma crisis sentimos en cuanto a lubricantes, que podría dar lugar a paralización de nuestro material aéreo; pero no creo sea difícil ensayar lubricantes en que entrase el aceite de oliva o fuese difícil la aclimatación extensiva del ricino.

Mas todo esto, como comprendemos, no son sino paliativos a un mal más hondo que sólo puede atajarse aplicando en gran escala los procedimientos de hidrogenación sancionados hace tiempo ya en las realizaciones industriales extranjeras.

Saltan a la vista los positivos beneficios que ello nos reportaría. Tendríamos, en efecto:

- Independencia nacional en un aspecto tan importante de la defensa.



- Evitación de salida de divisas.
- Incremento de la producción en las industrias de interés nacional por esta forma de energía, y
- Explotación, por último, y aprovechamiento de un sector de nuestra riquera minera, que actualmente hemos de convenir es poco o mal utilizada.

Aunque de un interés más general, no dejan de repercutir, sin embargo, en nuestra industria aeronáutica las mayores o menores posibilidades eléctricas de nuestro país en orden a su aprovechamiento.

Creemos es insuficiente; antes dijimos interesaba una forma de energía barata, y ello se puede conseguir con el establecimiento de una red de distribución de la misma, que a modo de antena se tendiera sobre el territorio nacional, para, recogiendo la producida por nuestros ríos y por las instalaciones térmicas que en bocamina aprovechasen nuestros carbones inferiores, corregir así la irregularidad de estos manantiales, llevando su utilización a los centros de consumo donde se reclama su aplicación (zonas industriales).

Personal técnico.

Mano de obra es otro de los factores que en principalísimo grado debemos tener en cuenta en nuestra movilización industrial, sobre todo si nos fijamos en las colosales proporciones del empleo del material aeronáutico en la última guerra, de la que hasta hace poco hemos sido espectadores.

Las Fuerzas aéreas de los aliados que sólo en un teatro fueron dirigidas contra Alemania, alcanzaron la cifra de 28.000 aviones de combate, con 1.335.000 hombres destinados en los Mandos respectivos, lanzando 2.700.000 toneladas de bombas.

Tan desorbitadas cifras están en relación con los 18.000 aviones americanos y 22.000 ingleses que se averiaron, sin posibilidad de reparación, y los 57.000 alemanes que se dice destruidos, llevando a nuestro ánimo la sensación del voluminoso problema que crea la necesidad de obreros especialistas para el Ejército del Aire e industrias de aviación, bien sea por la efímera vida de materiales, que pronto se denuncian anticuados, y que es preciso, con arreglo a nuestras posibilidades económicas, renovar, como por la exigencia de esta economía, modesta de reparar, y mantener en vuelo las "máquinas" que a nosotros no pueden antojársenos "pasadas de moda". Sin olvidar la preponderancia del Arma

aérea, ya no discutida y que incontrovertiblemente ponen de manifiesto los últimos proyectos del War Department, pues de 875.000 hombres del Ejército regular corresponden 400.000 para solamente Aviación; 300.000 para el Ejército de Tierra y 175.000, por último, para los Servicios.

Se está creando en España un floreciente tráfico civil, que puede ser con el tiempo un núcleo de actividades aeronáuticas industriales que muy bien pudiera descongestionar nuestra insatisfecha demanda; mas, sin embargo, no puede una actividad de esta índole, por próspera que sea, nutrir, siquiera sea en parte, las exigencias de la defensa, por lo que nunca se encarecerá lo bastante la necesidad de un clima apropiado, de una zona demográfica hábilmente creada y propagada, como fuentes que nutran lo mismo nuestros cuadros de especialistas que la mano de obra especializada, que cada vez más imperiosa ha tomado carta de naturaleza, dividiendo a los ciudadanos en dos grandes grupos:

- a) El movilizable directamente, subdividido en:
 - 1.º Aptos para el manejo de las armas (Ejército activo).
 - 2.º Indispensables para el sostenimiento de la guerra (Ejército de trabajo militar).
 - 3.º Necesarios para el sostenimiento del país (Ejército del trabajo civil).
- b) No movilizables inmediatamente por no tener la edad, pero de ocupaciones tales que pueden prestar auxilio a los anteriores.

Resultado de esto es el registro o censo obrero, que tendremos al día, consiguiendo así:

- No privar de personal a la industria que lo necesita.
- Aumentar el personal de las fábricas movilizadas con el de las que no lo sean, o incluso, como se ha hecho en todos los países, con mano de obra extranjera, con internados, prisioneros de guerra y, desde luego, con mano de obra femenina, cuya movilización fué hecha posible por la mecanización y división extrema del trabajo, que distaba en Alemania mucho de ser completa.
- Compaginar las necesidades de la industria movilizada con las de ciertos servicios que también exigen personal obrero.
- Eximir de la incorporación ciertos obreros especialistas de difícil reemplazo.

De todo lo que llevamos dicho venimos en consecuencia de que la movilización industrial es una labor tenaz, de imposible improvisación, que exige una preparación desde tiempo de paz y una detalladísima organización que hagan simplísima la ejecución de la misma en el momento oportuno.

Es premisa indispensable la existencia de un organismo central y permanente para todas las posibilidades del país, con autoridad sobre los tres Ejércitos, y que, concededor por una parte de dichas posibilidades nacionales, y por otra de las necesidades, a veces comunes, de los tres Ejércitos, determine, a modo de juez inapelable, a quién se ha de adjudicar las industrias en litigio, evitando así competencias, acaparamientos e incluso inadecuados empleos que sin esta unidad de mando ocurrirían.

Produce esta coordinación de esfuerzo y cooperación.

Como órgano coordinador, pues, integrado en el Alto Estado Mayor, su dependencia será sólo del Mando Supremo, de quien recibe directrices. Directrices a las que aportarán su concurso los órganos apropiados que como asesores tiene el Mando Supremo, lo mismo para estos fines como para los problemas generales de la guerra: la Junta Suprema de Defensa Nacional y el Consejo Superior de Industrias Militares.

Se trata, como vemos, de una función rectora superior, a quien le atañe no sólo el aspecto bélico, aunque ésta sea, naturalmente, su principal preocupación, sino la reserva de industria para la vida civil, que un nivel medio haga aconsejable en evitación de colapsos de la marcha nacional.

En un segundo escalón, la existencia de los tres Ejércitos de Aire, Mar y Tierra, con vida independiente y necesidades en su mayor parte específicas, requieren un órgano central para cada uno de ellos, que ya no es su misión coordinar, sino organizar, clasificar, preparar, tener al día, en una palabra, los ficheros industriales, en los que de un modo completo se contenga cuanto a cada Ejército interesa, no solamente en su aspecto presente, sino en las mayores y más complejas necesidades futuras que la cada vez más complicada máquina guerrera exige.

El material aéreo que ahora tenemos es sólo un paso en el progreso; es preciso mantener una doctrina por delante del material, tener una visión profunda del futuro, conservar la industria

aeronáutica lo suficientemente preparada para poderse desarrollar de una manera rápida y armónica, y para ello es preciso fomentar la investigación y el desarrollo científico; en una palabra, necesitamos centros o comisiones de investigación, que los haremos depender de la Jurisdicción Central Aeronáutica o de la Regional, según su volumen, que por lo menos haga asimilables los positivos adelantos que las espectaculares innovaciones de la segunda Guerra Mundial, con la bomba atómica, la propulsión por reacción y el "radar" ha puesto de manifiesto.

Considerando que las armas actuales son piezas de museo para mañana, el Ejército del Aire debe, teniendo en cuenta que sólo lo anterior no será suficiente, ampliar sus recursos de investigación, facilitando lo posible el trabajo de técnicos e industriales que a veces privadamente se interesan por la resolución de problemas que afectan a las Fuerzas aéreas.

Dependientes de aquella Comisión central, órgano superior de movilización del Ejército del Aire, deben existir unas Comisiones Regionales que prolonguen en las mismas la acción de aquéllas; es decir, que sobre la base de unidad de mando el volumen de este problema "pide" la subdivisión del trabajo, la jerarquización y la estadística, con mucho más detalle en éstas, y sobre todo la presencia real en las industrias, la intervención, la orientación.

De dependencia inmediata, revierten en aquélla sus observaciones, mas difieren en la concepción de su fichero; en tanto que el órgano regional estudia una fábrica en particular, deduciendo sus posibilidades y clases de productos elaborados, en la Jurisdicción Central interesa un solo producto, de cuyas fichas se extraen las industrias suministradoras. Es, pues, un método inverso, no caprichoso, sino impuesto por su función; interesa a la Comisión Regional el detalle; a la Central, el aspecto global.

Ahora bien, si el objeto de una movilización industrial aérea es mantener eficientemente el Ejército del Aire, para que el dispositivo anterior "tenga algo que mover" cuando la guerra llame a nuestras puertas, es preciso:

1.º Disponer de una industria aeronáutica permanente que, fabricando material bélico, de transporte o turismo, sirva de base a una industria de guerra.

2.º Clasificar y reservar exclusivamente para el aire aquellas fábricas civiles que por la natu-

raleza de sus productos o su afinidad con el mismo deban quedar afectas al Ejército del Aire, con carácter exclusivo en el caso de movilización.

Efectivamente, Aviación exige una industria aeronáutica potente; sin material no pueden hacerse pilotos, y sin éstos y máquinas no hay Ejército aéreo. Es preciso, pues, crear la industria permanente que en cierto modo nos haga autárquicos, y no es ésta precisamente una época poco propicia.

La industria en España se encuentra en pleno proceso económico de expansión merced a los ingresos que un alza de precios, por la mayor demanda de productos, producen las dificultades de importación, lo que unido al mayor crédito suministrado por los Bancos, es su secuela positivos beneficios a las Empresas, que, estimuladas, realizan su posterior inversión.

Hay un "clima", pues, propicio para que Aviación, con su guía y estímulo, implante las industrias aeronáuticas que más urgentemente precisa, mediante una organización estatal-técnico-administrativa, que facilite crédito a esas industrias, con las garantías indispensables, y que el abono del producto elaborado fuese inmediato a la recepción del material producido.

De acuerdo con esta directriz, se dictan normas en 26 de abril de 1940 para la reorganización de las industrias aeronáuticas en concordancia con las leyes de la Jurisdicción Industrial Aérea de 9 de noviembre de 1939.

Con estas disposiciones se da un gran paso para la reorganización de estas industrias, ampliación de las existentes y creación de otras complementarias, que cristalizan en las leyes de 18 de abril y 5 de mayo de 1941, por las que se dispone la constitución de industrias aeronáuticas de construcción de aviones de bombardeo y combate, sacándose a concurso la parte correspondiente al capital privado, que junto al aportado por el Estado han de constituir las Compañías anónimas que implique para aquél una continua presencia en todos los problemas de esta industria, que le mueva a una intervención diligente en su solución, y, finalmente, que le asegure la calidad y economía del material producido.

Se inicia así una política intervencionista por el Estado en las fábricas, inspección que, como veremos, realiza la Jefatura de la Zona Territorial de Industria, dotándolas en cambio del carácter de *interés nacional*, mediante el cual se

concedían ciertos beneficios a aquellas empresas industriales consideradas como esenciales para la economía o defensa nacional.

En realidad, esto es una consecuencia del estado aeronáutico de nuestro país; en aquellos cuyos recursos, ayudados por una mentalidad aérea, la Aviación civil vive próspera, a su amparo crece la industria que ha de sostenerla, en tanto que nosotros, sin inmediatos consumidores, hundiríamos rápidamente la incipiente industria que no tuviese amparo del Estado, como único consumidor y principal interesado en su existencia.

Las mismas razones mueven a Aviación a subvencionar las Compañías de transportes aéreos, cuyo funcionamiento no es remunerador: son razones de seguridad y de prestigio las que obligan a realizar tan "desfavorables negocios".

En cualquier aspecto, mediante subvención por kilómetro o abono del transporte de correspondencia, la Aviación civil servirá siempre de base para mantener las comunicaciones ineludibles de la nación y del intenso tráfico militar que se creará.

Son estas consideraciones, por tanto, las que reclaman ventajas para aquellas industrias con ánimo de *sostenerlas* y continuarlas.

De las mismas hemos hecho varios grupos:

A A. *Industrias aeronáuticas básicas.*

Dedicadas a construcción de motores, células e instalaciones especiales aeronáuticas.

A B. *Industrias aeronáuticas accesorias.*

Construyen hélices, aparatos de a bordo, magnetos, bujías y elementos auxiliares para la navegación, armamento y servicios.

A C. *Industrias aeronáuticas auxiliares.*

Sin ser especialmente de Aviación, producen elementos para las anteriores, barnices, telas, contrachapados, aleaciones especiales, etc.

Se diferencian en la especialidad y libertad de su fabricación; así en tanto el grupo A A sólo fabrica elementos para Aviación, las comprendidas en el A B, con la sola limitación de dar prioridad a Aviación, dedican parte de su labor a otras actividades; el A C, por último, sólo se estima obligado por la cumplimentación de los contratos. Hay algo de común en ellas: la inspección, control e intervención que se ase-

gura el Ministerio del Aire en las mismas, por lo que además de la verificación de fábrica tenemos la del Aire como de mayor garantía.

Por regla general, se asegura Aviación una participación en la Empresa, que queda así sometida a los requisitos que le fija en relación con su constitución, régimen, personal, acciones y Consejos de administración, materializándose de este modo su injerencia.

Su personal obrero de hecho se considera, a los efectos de movilización, como el de las Maestranzas Aéreas, tendiendo, como ya sabemos, a la permanencia de la mano de obra especializada. Esta es, pues, la solución del primer punto que consideramos, con lo que podremos asegurarnos la cobertura de mínimas necesidades—bien es verdad—, pero que pueden servir de núcleo de una más floreciente industria cuando la mentalidad aérea en España sea una realidad.

El segundo aspecto del problema, la preparación en sí, es atributiva de la Jurisdicción Central Aeronáutica, órgano rector de la movilización industrial, que hemos encuadrado en la Dirección General de Industria y Material como un aspecto más, "si bien importantísimo", de su función específica.

Al crear aquel órgano en la mayoría de edad de Aviación, desapareció la tutela de los otros Ministerios en este aspecto, pasando a depender de la misma, con la documentación correspondiente, cuanto se refería a construcciones aeronáuticas, que sus propios interesados iban en lo sucesivo a regular. Al control, pues, del Ministerio del Aire sobre Maestranzas y talleres aéreos, vino a incrementarse el de las industrias aeronáuticas que, clasificadas o no, en cualquier caso produjesen elementos aeronáuticos o fuesen susceptibles de producirlos.

Mas pronto se echó de ver la magnitud del problema, la cantidad de factores que entraban en juego; casi instantáneamente se sintió la necesidad de un órgano asesor que, caracterizándose por la heterogeneidad de las actividades de sus componentes, no excluyese quienes por su función supusiesen una efectiva cooperación civil o militar.

Con esta concepción se creó el Consejo Asesor de Industrias Aeronáuticas; es decir, como un órgano consultivo que, integrado por elementos técnicos y administrativos oficiales, diese cabida al mismo tiempo a representantes destacados de la construcción aeronáutica, que lo va-

lorizasen con su opinión, orientación y consejo, al par que con sus dificultades, que a nosotros interesa soslayar.

Tiene así la Dirección General de Industria y Material las necesarias cooperaciones, subdividiéndose el trabajo, como sabemos, en varias Secciones, una de las cuales, Fabricación, comprende en uno de sus negociados la *Orientación y Movilización Industrial Aeronáutica*, verdadero tronco de donde arranca todo el dispositivo que estamos estudiando.

Aunque en este concreto aspecto de la organización hubiese querido aportar mis ideas, ofreciendo una original, no lo habría conseguido sin salirme de la lógica, porque lógico es vincular en la Dirección General la Movilización Industrial, como aconsejable por la jerarquización, limitarla a una sección específica; pero difiero en su valoración, en considerar de más magnitud el problema, estimando "cortedad de vista" concretarla a un negociado, aunque, como en este caso de subordinación a una Jefatura de Fabricación, se aproveche de la misma en sus problemas comunes.

Muy bien puede este Negociado de Orientación y Movilización Industrial Aeronáutica convertirse en una sección, con paridad a la de Fabricación y en dependencia de la Dirección General, con más amplias atribuciones, aunque análogas funciones.

Como órgano central organizador, coordinador y clasificador de las industrias que afectan al Aire, no se limitará a llevar un fichero, más o menos completo, de los elementos fabricados por cada Empresa, y en qué cantidad, sino que lo relacionará con las necesidades en paz y guerra de los diferentes elementos, de acuerdo con los planes del Estado Mayor y estudio analítico de las campañas. Tendrá así una referencia de lo que producimos con exceso o por defecto, obteniendo elementos de juicio en que apoyar nuevos programas de fabricación, proyectos de sustitución, acoplamiento de fábricas, y estudiar, en fin, cuanto se oponga a los planes con conocimiento de causa trazados para su inmediata resolución, o si, por el contrario, obedecen a dificultades que reconocen causas más hondas, carencia de materias primas o de otra índole, proponer la adquisición de "stocks" suficientes para el tiempo que se fije de campaña, o estimular la investigación de su sustitución; procedimiento éste no siempre factible, pero sí más conveniente.

Es su misión obtener en las Maestranzas o en las industrias aeronáuticas, en su defecto, el plantillaje, "utilage" y modelos de piezas que han de repartirse entre las industrias civiles, para su fabricación, como consecuencia del estudio coordinador y distribuidor antes realizado.

Labor misionera será convencer a las fábricas estudien su adaptación a la problemática fabricación asignada, poniendo el mayor cariño en obtener rendimiento y comunicarlo para la constancia del organismo contabilizador. Ello lleva consigo ensayos de fabricación que temporalmente deben realizarse, entrañando gastos que es aconsejable indemnizar, con objeto de que su gravamen no signifique trabas puestas por las fábricas a estos ensayos, necesarios como entrenamiento en las operaciones a realizar en los tratamientos y tolerancias.

No es menos importante calcular el personal obrero y especialista que para una fabricación intensa se necesita en cada una de las industrias afectas con cualquier ráigambre al Aire, para, cotejando este resultado con las estadísticas de disponibilidades, tener un avance del personal que como indispensable en el Ejército del trabajo ha de sustraerse al contingente ordinario.

Conocimiento amplio de las fuentes de energía utilizadas en general, y detallado de cada fábrica en particular; clase de energía, cupos necesarios y su incremento en circunstancias extraordinarias de explotación, o modificaciones necesarias para aprovechamiento de otra energía disponible.

Mantener estadísticas sobre vida del material, recuperación propia y del enemigo, fruto de la experiencia postbélica, con previsión del destino que en cada caso signifique el material recuperado y su traducción en cifras que "alivien" los programas de fabricación; factor éste, como comprendemos, muy aleatorio.

Un último punto, muy importante, es conocer exactamente las materias primas a utilizar por cada industria; el destino de sus productos aeronáuticos elaborados, y como consecuencia de éstos, las fuentes de aquellas materias, su situación, vías de comunicación y tiempo en que se realiza el transporte para su abastecimiento o descongestión, según sea confluyente o afluente.

Se aseguran las necesarias cooperaciones e informaciones por su enlace con los órganos análogos de Mar y Tierra, en cuanto se refiere a las industrias civiles que no son de la compe-

tencia exclusiva de un Ejército, y cuyas relaciones de tipo social regula el Ministerio de Industria y Comercio.

En dependencia de la Jefatura de Fabricación, y como organismos ejecutivos de la misma, de la cual no son sino continuación, se encuentran enclavadas en las Regiones las Zonas Territoriales de Industria, que representan de este modo a la Dirección General de Industria y Material en la zona geográfica respectiva. Del mismo modo que en la cabeza el Negociado de Orientación antes aludido arrancaba de fabricación, existen en las Regiones otros órganos de funciones más limitadas, que, en dependencia directa de la Zona Territorial, llevan la estadística industrial bajo el aspecto que puede interesar a Aviación; se trata de las

Secciones de Orientación y Movilización de la I. Aeronáutica.

Acerca de las mismas podría hacer la salvedad antes anotada, a propósito del Organismo central, de que su limitada categoría actual no corresponde con su alta función. Dando por sentada su independencia y razonando que todo proceso industrial comprende:

- 1.º Investigación;
- 2.º Aplicación práctica;
- 3.º Fabricación,

la considero dividida en cuatro Subsecciones:

- 1.^a Investigación.
- 2.^a Nacionalización y Normalización de Productos.
- 3.^a Estadística.
- 4.^a Dispersión y Encavernamiento.

1.^a Subsección. *Investigación*. — Carente de medios, no quiere decir que ella misma adelantase la técnica, sino que cristalizase su preocupación en mantener el contacto con los centros oficiales o civiles de investigación, estimulando su labor, proporcionando medios en las circunstancias y casos que se estimen de garantía, y estudiar, en fin, los problemas latentes de Aviación, proponiendo su resolución mediante el estímulo de premios en metálico y menciones honoríficas, como, por ejemplo, podríamos hacer con los carburantes y lubricantes, entre otros muchos aspectos.

No hemos de limitar a esto su actuación; las

industrias que han de trabajar para el Aire necesitan materias primas o productos para su transformación; su estudio, su búsqueda y distribución en el papel con una prelación y un orden en las "familias" de materiales a emplear —aleaciones ligeras, materiales metálicos, materiales para infraestructura, ensayos, maquinaria, combustibles, equipos eléctricos, etc.—, es labor específica de esta Subsección antes de revertir sus informes en la 3.^a para su ficha y archivo.

2.^a Subsección. *Nacionalización y normalización de productos.*—La normalización representa una actividad de ordenación que tiene una aplicación apropiadísima en el campo de las actividades industriales con carácter de asociación.

Esta acción *unificadora de orientación u ordenación* ha de ser estudiada y realizada científicamente hasta en sus menores detalles. Hay que crear la *norma* que después ha de aplicarse.

Incluso con independencia del mayor rendimiento de un trabajo normalizado, la descentralización de la industria que la normalización facilita influye sobremanera en la posibilidad de dispersión de las fábricas, lo que influirá en un efecto al bombardeo más atenuado, factor siempre muy de tener en cuenta. *Le informará* del estado y posibilidades de la industria dentro de su demarcación; estudios sobre la adaptación de industrias civiles, para nosotros de positivo interés; las orientará, aconsejará, inspeccionará periódicamente; les entregará modelos y plantillaje, cuyo control se reservará; enseñará las singularidades de construcción del material de guerra; les fijará tolerancia de fabricación admisible y, en una palabra, comprobará personalmente que todo se comporta como se ideó; es la "Subsección del contacto", constituyendo esencialmente la *instrucción militar* de los centros fabriles privados, sin la cual su movilización en plazo breve será ilusoria u ofrecerá tales dificultades, que sólo será sensible su acción perturbadora.

3.^a Subsección. *Estadística de Movilización I. Aeronáutica.*—Es la "colectora" de los datos, que organiza en forma de un fichero regional, en la que se expresan las *posibilidades* industriales actuales y potenciales de la zona, deducidas por simple lectura de una ficha por fábrica, cuyo relleno es fácil si se mantiene al día con arreglo al siguiente cuestionario:

- Nombre de la fábrica.
- Provincia. Población. Dirección.
- Sucursales. Situación de las mismas.

- Personal directivo (nominal).
- Idem de Oficinas (nominal).
- Idem técnico (nominal).
- Jefes de taller o equipo (nominal).
- Obreros de ambos sexos (numérico).
- Distribución y capacidad de locales.
- Laboratorios.
- Motores. Energía disponible. Consumo.
- Características maquinaria (con detalle).
- "Utillage" y su reposición.
- Instalaciones auxiliares.
- Primeras materias para su producción normal. Límite máximo consumo.
- Subproductos. Destino.
- Consumidores actuales de productos y subproductos.
- Entidades suministradoras.
- Almacenes. Situación. Capacidad.
- Elementos de transporte que utiliza.
- Posibilidad de nuevas fabricaciones. Ampliación de las existentes.
- Escuelas post-trabajo.
- Higiene. Sanidad.
- Actitud social del personal.

Sin que consideremos cerrada la ficha, pues siempre podemos completarla con algún otro dato cuyo conocimiento interese y la experiencia aconseje.

4.^a Subsección. *Dispersión y encavernamiento.*—Después de estudiar con detenimiento la acción del bombardeo aliado sobre Alemania, me he visto forzado a incluir una Subsección más, que exclusivamente se dedique, y no es poco su trabajo, al estudio de la dispersión de la industria, meditar sobre la vulnerabilidad de las naves actuales, extraer enseñanzas de la guerra pasada y cristalizar en normas la prelación, extensión y forma de llevar a cabo la diseminación en general, y de cada fábrica cuya ficha lleva la 3.^a Subsección, en particular.

Cada factoría, como integrante de un problema distinto, será objeto de un estudio detallado, teniendo previsto, aun sin conocimiento de la Empresa o en colaboración con la misma, los lugares de su posterior *emplazamiento* cuando el actual no sea de garantía; *grado de la diseminación, partes de la fábrica que conviene enterrar, dificultades logísticas* que ello representa y modo de subsanarlas, con expresión del *medio de transporte* y en *qué cantidad*; particular

atención en el *aspecto sanitario y medidas de seguridad*.

Nada de esto es excesivamente previsor; todos los extremos tuvieron que llenarse en la guerra pasada; pero a través de una improvisación y un calvario para la industria, que profundamente afectó a su rendimiento.

Hemos aprendido que tiene más influencia la destrucción de una industria básica, es decir, la que de manera más indispensable sirve a otras industrias, que otra que no lo sea; se vió con claridad que es más importante establecer medidas para la protección de industrias básicas que para la protección de fábricas que producen material terminado.

He ahí la consideración a tener en cuenta en la prelación. Pero el problema es más complejo; es preciso coordinar, aun en una misma fábrica, los elementos componentes producidos por la dividida Empresa para su montaje final. Como medida económica, ver la posibilidad de aprovechar minas, túneles, canteras, bodegas y cuanto sea útil para el enterramiento de las partes vitales, estudiando en cada caso las medidas higiénicas para la realización del trabajo en estas condiciones.

Recordemos que efectivamente, cuando por falta de tiempo en la última contienda nada de esto se tenía en cuenta, los obreros sufrían frecuentes dolores de cabeza por defectuosa ventilación, capaz de reducir el trabajo a tres turnos de ocho horas en lugar de dos de doce. El polvo del metal alcanzaba centímetros en el taller de pulimentación, lo que exigía el uso de careta; en otras muchas ocasiones de utilización de cavernas de piedra caliza, para que el techo no se desprendiese, hubo que mantener una temperatura muy baja, que en ocasiones no fué suficiente, originando accidentes sensibles; fué preciso, en fin, resolver el problema del agua, el de viviendas improvisadas para el contingente obrero y tantos otros, cuya enumeración no es necesaria después de lo dicho para quedar persuadidos de la trascendencia, importancia e indispensabilidad de esta 4.^a Subsección, que, con la 1.^a, a la organización actual he añadido.

Si todos estos organismos que hemos perfilado cumplen su misión, podemos esperar confiados su contribución al esfuerzo de guerra, ya que creemos que en una colaboración sin recelos, que conduzca a la industria civil—de la mano de la militar—a conocer el material aeronáutico primero y su fabricación después, estriba

la verdadera preparación práctica de aquélla con vistas a los supremos intereses de la Patria.

Y en este aspecto cúmpleles a las Maestranzas Aéreas un papel principal, cuyo personal técnico, como al principio dijimos, junto con los órganos de la movilización, han de estar en contacto estrecho para la consecución de los fines de aquélla.

Muy lejos, pues, de su supresión—como claman algunos—, fundándose en que la industria es una función social, no del Estado, y que éste, falto del estímulo de las actividades privadas, es un gerente indolente en su gestión administrativa, nuestros establecimientos industriales responden a una necesidad absoluta y a una previsión elemental, ya que a la experimentación y ensayo, a la "instrucción militar" de los centros fabriles, al plantillaje, formación de fichas de fabricación, al entretenimiento, conservación y reparación del material, hay que añadir la consideración de ser un vivero de personal especializado en condiciones de poder difundirse por toda la nación, encuadrando otros núcleos.

Para terminar, no haciendo excesivamente extenso este trabajo, omitiré extraer conclusiones, como pareciera oportuno, ya que albergo la convicción de que estas conclusiones, a modo de resumen, surgen espontáneamente a medida que se va leyendo, y que al final se habrá obtenido sin esfuerzo la impresión de que la movilización industrial aeronáutica es la sólida base del Ejército del Aire, cuya estabilidad tan íntimamente ha de estar relacionada con el cariño y tesón que hayamos puesto en su preparación.

Antes de cerrar estas líneas, advierto que siempre he hablado de preparación material; todo ha girado en torno a la materia y su colosal volumen, precisamente en lo que España no es pródiga; pero no olvidemos el motor de las acciones, la inteligencia y valores espirituales, en las que sería ésta la única época de la Historia en que se nos hubiese regateado, dejando de llevarnos a altas empresas, pues, como decía Ramón y Cajal, la gran falta de España es la pérdida de tantas aguas como se pierden en el mar y de tantas posibilidades como se pierden en la ignorancia. El día en que todas las aguas se aprovechen y todas las inteligencias se encaucen en un criterio de unidad y disciplina, España recobrará su grandeza y prosperidad, a cuyos balbuceos estamos asistiendo. Así lo mandan nuestros caídos y así lo cumple nuestro insigne Caudillo, en cuyas manos depositamos nuestra fe y nuestra obediencia.