



## El avión en la guerra y en la paz

Por FERNANDO QUEROL  
Comandante del Arma de Aviación.

En siglos pretéritos, incluyendo a los más comunmente motejados de belicosos y sangrientos, los conflictos armados sólo solían afectar, generalmente, a una pequeña parte de la población y de los bienes de cada país; pero en nuestro hipercivilizado siglo XX, gracias al servicio militar obligatorio y al nuevo concepto de la guerra total, las cosas ocurren de muy distinto modo, y todos los recursos, tanto humanos como materiales, son puestos a contribución en el esfuerzo de la guerra. No se ha salvado de esta ley ni la tierna adolescencia del avión, el cual a los once años de edad—sin esperar siquiera la reglamentaria de los reclutas—fué enviado a luchar sobre los campos de batalla del Marne y de Verdún.

En el poco tiempo que lleva existiendo, el avión ha influido notablemente en todas las actividades humanas. Ha irrumpido en la vida militar cargando explosivos, municiones, soldados, y hasta cañones y tanques para sembrarlos por doquier, sobre campos y ciudades, llanos y montañas, frentes y retaguardias.

De este modo ha ampliado enormemente el

poder destructor del hombre, haciendo más peligrosas y enconadas sus luchas armadas, aumentando el número de los participantes en ellas, agregando a las clásicas fórmulas del arte militar unos intrusos coeficientes de velocidad y alcance que las trastornan violentamente... Pero, por otra parte, también es verdad que el avión ha favorecido de modo extraordinario el progreso de las actividades pacíficas de los pueblos, brindando sus servicios al pasajero, a la correspondencia, a la mercancía... En conjunto, es indudable que, tanto en paz como en guerra, el avión ha sido uno de los inventos más revolucionarios y trascendentales de nuestro tiempo.

### El avión en la evolución de la guerra.

En el correr de los tiempos, el hombre no ha cesado de hacer la guerra, manejando las armas que el adelanto técnico del momento le ha permitido fabricar. Cualquier progreso ha sido en seguida aprovechado para perfeccionar la guerra, tratando de hacer más fácil la tarea de matar al enemigo y más difícil la recíproca. La puja establecida entre ambos antagonismos ha sido el mejor acicate

para estimular al ingenio humano y superar el valor de las armas por él creadas.

Indudablemente algunas de estas armas han sido más revolucionarias, más transformadoras del anterior estilo de combatir. La primera flecha separó el cuerpo a cuerpo de las hachas y cuchillos; el guerrear se hizo más arte, porque el éxito ya no dependía sólo de la musculatura, sino también de la destreza en apuntar, de la habilidad en disparar estando oculto o protegido; la táctica primitiva—la ruda y simple del choque directo—se complicó así con la introducción de otros conceptos: elección de posiciones, espacios batidos y desfilados, etc.

Las armas de fuego aumentaron aún más la distancia entre los combatientes, mientras el poder perforante de sus proyectiles obligó a espesar y endurecer los escudos. La táctica se hace más compleja, maneja armas más delicadas, tiene que combinar su fuego con el movimiento; surge la balística, las grandes concentraciones de explosivos, las trincheras; se inicia el duelo—incesantemente renovado—entre el cañón y la coraza, entre el artillero y el ingeniero.

Los motores de vapor y explosión aportan también una verdadera revolución. En el mar, los buques de guerra ya no tienen que depender para moverse de la limitada fuerza física humana, ni de la voluble e inconstante de los vientos; las flotas aumentan su velocidad y su capacidad de evolución y maniobra. En tierra, el ferrocarril y el automóvil proporcionan una enorme movilidad a la hasta entonces lenta masa humana de los ejércitos, haciendo posibles los grandes y rápidos movimientos de tropas. Y finalmente en el aire, el motor de gasolina ha permitido volar el avión, hasta ahora el arma más revolucionaria de cuantas han existido.

Sí, en la historia de la guerra, el avión ha sido lo que más ha trastocado y alterado su lenta evolución a través de los tiempos. Porque cuando el avión entró en escena, no lo hizo un arma más, sino un complemento y en parte una sustitución de las ya existentes: de la infantería, cuando las tropas aerotransportadas en vez de escalar parapetos caen sobre ellos; de la caballería, a la que ha venido a reemplazar en muchas de sus misiones de reconocimiento y persecución; de la artillería, si se establece una cierta analogía entre la bomba y el proyectil; de la intendencia, reali-

zando abastecimientos desde el aire cuando los de superficie se hacen difíciles; y también de muchos de los buques de guerra con los que comparte el cumplimiento de sus misiones de descubierta, cañoneo, torpedeo y minado.

Ello no quiere decir, ni mucho menos, que el avión vaya a hacer desaparecer a las armas de superficie. Cada una cumple su papel específico, que podrá bajar de valor en el transcurso de la evolución de la guerra, pero que difícilmente dejará de existir. ¡Cuántos han pretendido enterrar al acorazado cada vez que salía un arma nueva: torpedo, lancha rápida, avión!... Hace siglos que las de fuego se utilizan y todavía quedan armas blancas. No hay que creer en sustituciones radicales, sino más bien debe concederse un amplio margen de tiempo a la supervivencia de las viejas armas.

La Aviación ha sido revolucionaria no sólo en la indicada variación histórica de las armas, sino también en el carácter que ha impuesto a la aportación humana a la guerra, desde el momento que, por su mano, toda la nación queda sometida al fuego que antes era un peligro exclusivo del combatiente, extendiendo a las más remotas poblaciones la vulnerabilidad de las líneas de combate. En consecuencia, las retaguardias, antes tan seguras, empiezan a sufrir los grandes ataques aéreos con una doble secuela: la activa, de tener que defenderlas con cazas y cañones antiaéreos, y, la pasiva, de verlas ensangrentadas con las numerosas víctimas ocasionadas entre la población civil. Quién sabe si además, el día de mañana, la amenaza de los posibles desembarcos aéreos enemigos obligará a armar a todos los habitantes de la retaguardia con objeto de que estos desembarcos encuentren siempre oposición, prodúzcanse donde se produzcan. En tal caso toda la población del país, por culpa de la Aviación, se vería, potencial o prácticamente, convertida en combatiente.

Vemos, pues, que en sus pocos años de vida la Aviación ha sido un arma extraordinariamente revolucionaria en todos los sentidos, porque ha venido a completar a todas las otras armas, y, en parte, a sustituir a alguna de ellas, porque ha extendido la guerra a una tercera dimensión, porque ha ampliado su alcance al interior de las retaguardias, porque ha hecho más cruel e inhumana, más

dañina y universal la lucha, introduciendo los conceptos de guerra total, víctimas civiles, destrucción de las retaguardias... Ella es la causa de que se mire con ojos temerosos y espantados al cielo que durante siglos ha sido contemplado únicamente como espectáculo de sideral magnificencia y como símbolo de liberación espiritual hacia una vida mejor. Por él nos pueden venir ahora, en cualquier momento, las bombas, los paracaidistas, tal vez los gases y bacterias que nos harán dudar y recelar hasta de nuestra propia atmósfera familiar...

¡Triste retahíla de calamidades que, si se debieran únicamente a la Aviación, constituirían una flaca apología de la misma! Pero en realidad con ella ha sucedido lo mismo que con la mayoría de los progresos: pronto han sido utilizados por la guerra para hacerla más poderosa y absorbente, más despiadada y mortal.

Por eso sería injusto imputar a la Aviación, con carácter de exclusividad, hechos que, aun jugando en su ejecución papel preponderante, dependen de múltiples y variadas causas. Ni aun a la guerra puede, en última instancia, hacerse responsable del catastrófico panorama que ofrece el mundo contemporáneo, porque ella y sus vituperables características actuales son efecto muchas veces de la transformación sufrida previamente por la Humanidad. La guerra se ha hecho más cruel, porque nunca había sido tan fríamente calculador el corazón humano; se ha hecho más general, porque también lo va siendo de día en día el intervencionismo y la absorción estatales; menos sentimental y caballerescas, porque los últimos restos de lo uno y de lo otro están en trance de naufragar entre las olas del materialismo imperante; más destructiva, porque nunca dispuso la Humanidad de tan poderosos medios materiales para el bien ni para el mal. Por belicosos que fueran los señores feudales, no estaba en su mano movilizar más allá de algunas mesnadas, armar unos pocos caballeros y disponer de un caudal que ahora sería una ridiculez; sus guerras apenas pasaban de guerrillas, comparadas con la amplitud y ensañamiento con que se extienden las llamas de los modernos conflictos bélicos.

En conjunto, el avión ha sido el arma que más ha influido en la evolución de la guerra. Bien puede considerarse que el 17 de diciem-

bre de 1903 es una fecha memorable y que las colinas de Kittyhawk tienen categoría de lugar histórico por haber alumbrado al primer pájaro pilotado por el hombre; pájaro que en cuanto fué aplicado a la guerra en poco tiempo logró revolucionarla, como nunca lo hiciera arma alguna.

### **La guerra, suministradora de adelantos para la paz.**

Hay quien, sumido en un deprimente tono elegíaco, sólo ve en la Aviación su creciente y amenazante poder guerrero, como ensombreciendo la tranquilidad del mundo. Pero observemos que no todo, ni mucho menos, es en ella perturbador, pues si la paz no hace más que afilar sus inventos para la guerra, también es verdad que siguiendo un proceso—por ahora lamentablemente continuo—de rotación, las necesidades de la guerra aguzan el ingenio humano determinando adelantos que luego, al volver la paz, son altamente beneficiosos para la Humanidad.

Por eso, si no es exacto considerar al avión exclusivamente como artefacto bélico, sí lo es la afirmación de que en el campo civil no habría sido su carrera tan rápida de no aprovechar la inercia del perfeccionamiento técnico suscitado por las guerras, pues durante ellas se han logrado inventos y progresos que difícilmente se habrían dado en tiempos de paz, o se habrían dado mucho más despacio: la resistencia del acero empleado en las corazas, la potencia de los explosivos, la obtención de productos sintéticos y la perfección en muchas intervenciones quirúrgicas y en la fabricación de miembros ortopédicos, no son más que algunos botones de muestra entre los muchos que podrían aducirse. Del mismo modo, sin la necesidad de mejorar la característica fundamental de los cazas, la velocidad, es dudoso que se hubiesen siquiera intentado las velocidades supersónicas; y es más que probable, seguro, que ni las «V» alemanas ni la bomba atómica norteamericana habrían pasado a estas horas de proyectos más o menos ambiciosos y de ensayos más o menos tímidos e incipientes. La «V-2», por ejemplo, no tenía más antecedentes que los vulgares cohetes pirotécnicos, de elaboración absolutamente empírica.

Pero, aun admitiendo que el amor a la ciencia hubiera lanzado a algunos sabios por

estos derroteros, en lo que no cabe duda es que jamás se habrían visto asistidos económicamente en proporciones comparables a las logradas con ocasión de la guerra. Por ilimitadas que imaginemos las riquezas de un país, la generosidad de sus mecenas y la protección estatal a los ensayos precursores de los adelantos industriales, jamás se habría llegado a lo que se llegó, porque en tiempo de paz es imposible sustraerse a consideraciones de una cierta moderación y de una obligada prudencia que en la economía de guerra no cuentan para nada. Se ha calculado que, durante la última guerra, la muerte de cada soldado enemigo costó 12.500 libras. ¿Cuándo se ha oído, ni tan sólo imaginado, que un Estado se gastara nada parecido en alimentar a un hambriento, curar a un enfermo o instruir a un ignorante?

Spaatz, penúltimo jefe de la Aviación americana, nos refiere que un ingeniero aeronáutico amigo suyo se quejaba de que mientras se le pedían velocidades supersónicas los créditos concedidos eran siempre infrasónicos. ¡Calcúlese lo que habría sido si en vez de militares, como eran, hubieran sido créditos meramente civiles!

Si los aviones han progresado gracias a la guerra, a los aviadores les ha ocurrido más que otro tanto, ya que serán poquísimos en todo el mundo, los que no hayan sido militares; por ello, a los progresos que en la guerra han alcanzado los medios materiales, hay que añadir la formación marcial de la casi totalidad de los conductores de naves aéreas civiles.

Pero por innegable y eminente que sea la deuda que la Aviación ha contraído con la guerra, es obvio que, al terminar ésta, llegó el momento de licenciar fuerzas en mayor o menor escala. Los Estados poderosos guardarán en activo una fuerza aérea formidable, se llegue o no se llegue a los 70 Regimientos propuestos por los norteamericanos; las naciones pobres tendrán que contentarse con un embrión de fuerza aérea militar; pero tanto en las primeras como en las últimas, como en las intermedias, se podrá disponer de aviadores, de conocimientos, de energías y de medios que procedentes de la Aviación de la guerra pasen a servir a la Aviación civil de la paz.

Es más que probable que algunos de los

adelantos logrados en la guerra no tengan de momento la menor aplicación en la paz, aunque tal vez la tengan más adelante, como también ha ocurrido en otros campos del saber humano. El motor de explosión vino a ser como una pieza de artillería en la que se hubiera sustituido el proyectil por el émbolo. ¿Quién nos dice que, a la vuelta de algunos años, incluso la misma energía atómica, no ha de ser útil para la paz?

#### **Aplicaciones civiles del avión.**

Refiriéndonos no a lo que puede pasar en un futuro más o menos remoto, sino a lo que está pasando actualmente, son enormes las utilidades pacíficas del avión. Sus portentosos y rapidísimos progresos se deben, en su mayor parte, a las necesidades de las dos grandes guerras en que ha intervenido, adelantos que tienen aplicaciones civiles de grande y variada trascendencia. En el orden material implican reducción de distancias, facilidades comerciales, comodidad y rapidez de locomoción, transporte postal, búsqueda y salvamento de naufragos, traslado urgente de medicamentos, levantamiento de planos, observaciones meteorológicas, riego de sustancias insecticidas, extinción de incendios forestales, etc., etc., siendo probable que a todos esos beneficios materiales se añadan, en fecha no lejana, otros muchos, como los de conjurar el peligro del pedrisco y los de provocar lluvias artificiales.

Pero además de las ventajas de orden material y de orden científico que el avión puede reportar a la Humanidad, están todavía las de orden moral: las que se podrían llamar mixtas, como el turismo que, bajo una apariencia frívola, tiende a que los hombres se acerquen, premisa indispensable para que lleguen a conocerse y a apreciarse; las de orden humanitario y benéfico, como el puente aéreo de Berlín, gracias al cual se evita la muerte por inanición a millones de alemanes, contribuyendo a cegar el abismo de odios y rencores que la guerra había abierto entre ellos y los vencedores occidentales; y, por encima de todas, las de orden ideológico, que, sirviéndose del avión como vehículo, conduzcan a extender los beneficios de la civilización a las naciones bárbaras y la luz de la fe a los pueblos sumidos en las tinieblas de la idolatría.



La Mitología, pagana y cristiana, que no le puso alas a Marte sanguinario, se las puso a los pies veloces de Mercurio, a las sonrosadas espaldas de Cupido y a las etéreas de los ángeles como queriendo simbolizar que el vuelo, mejor que a la sañuda ferocidad de la guerra, le cuadraba a la diligencia del comercio y a las cualidades del amor, la caridad y la justicia. Al paso que en los libros del pueblo escogido primero y en los del Cristianismo después, si bien se habla algunas veces de ángeles vindicadores, como en las p'agas de Egipto y en el combate contra Senaquerib, es muchísimo más frecuente asignarles misiones tutelares. En los castigos colectivos de la Humanidad corrompida, el agua en el Diluvio y el fuego en la Pentápolis vinieron directamente del cielo, sin que se mencione a los ángeles voladores como instrumentos de la Justicia Divina.

Instrumentos de ella habrán sido también las grandes calamidades, desatadas a lo largo de la historia sobre la faz de la Tierra, que la liturgia compendia en un solo versículo de las letanías: «A peste, fame e bello, libera nos Dómine.» Dejando aparte la primera—si no vencida, mitigada en su furor por los adelantos de la ciencia—, las otras dos, la segunda en pos de la tercera, nunca hasta ahora nos habían venido por el aire.

¡Oja'á la aludida concepción mitológica se viera corroborada por la realidad de nuestra época, si ésta fuera tan afortunada que, de los entes alados, sólo beneficios recibiera!

### Porvenir del avión.

El avión está siendo ahora muy útil a la Humanidad; le está rindiendo estimables servicios. Pero la paz no aparece muy segura y el horizonte del mañana está lleno de interrogantes. Caso de estallar la guerra, ¿volverá a ser el avión su principal y más temible agente? Así lo reconoce todo el que no es voluntariamente ciego, porque la importancia creciente del factor aéreo es algo que hoy se percibe con toda nitidez. Y para los que no sean capaces de perca'arse de ello por sí mismos, está el clamor constante de los directivos de las aviaciones de todo el mundo, repitiendo con obsesión la advertencia de que, de llegar, la futura guerra será principalmente una guerra aérea, y que el cielo, estrellado de incógnitas y amenazas, es la

frontera más importante y decisiva de cada país. En consecuencia, justo es argumentar que si en el aire es donde se planteará el principal problema militar de la nación, su potencial militar debe girar ante todo alrededor de una poderosa fuerza aérea.

La perspectiva que se nos brinda para el futuro parece de incontenible furor e irremediable desolación, si pensamos que los perfeccionamientos en radio de acción, carga de bombas, poder destructor de las mismas, etc., harán que los aviones conviertan a la próxima guerra en algo mucho más trágico y terrible que la que acabó recientemente en las ensangrentadas cenizas de Alemania y Japón.

Pero no veamos en el avión únicamente un servidor de la guerra; pensemos también que, al contrario, puede llegar a evitarla. Hasta ahora el avión ha acortado las distancias materiales entre los hombres. ¿Por qué no ha de acercarlos también espiritualmente? Tres años invirtió Elcano en dar la vuelta al mundo; en ochenta días la soñó la entonces desbordada fantasía de Julio Verne; hoy se hace por los aires en igual número de horas. Si a compás disminuyeran las distancias que moralmente separan a los hombres entre sí, al lugar común—ya tan en boga—de que el avión está achicando al mundo, cabría añadir la realidad—hoy todavía lejana aspiración—de que gracias a él la Humanidad se engrandeciera.

Y caso de no lograr que, por su medio, los hombres se conozcan, comprendan y aprecien más y mejor, quién sabe si al menos logrará mantenerlos en paz por el temor. Tal vez el respeto que inspira suavice sus relaciones, alejando el peligro de una ruptura de hostilidades con la amenaza de un inmediato y rapidísimo desencadenamiento de su contenido poder destructor.

Dichosos seríamos si el recuerdo del horror de anteriores contiendas y el amor cristiano entre los hombres llegarán a proscribir definitivamente la guerra, y pudiéramos ver en el invento de los hermanos Wright no un ave de mal agüero, sino más bien un complemento de la belleza natural de los cielos, surcándolos sólo como agente de relaciones pacíficas, como difusor de la fe y la cultura, como aglutinante, en fin, de un más amplio sentido de hermandad.