



## Perfil paradójico de la Aviación

Por MIGUEL URMENETA AJARNAUTE  
Comandante de Infantería del S. E. M.

(Primer premio de Temas Generales de nuestro Concurso de Artículos).

### Pensar en cubo.

La Aviación es un poder sin historia, casi sin hombres, y que poco o nada tiene que ver con la Tierra. Esta es una opinión razonable.

Razonable en el plano concepto de las cosas de guerra. Al fin y al cabo el Arte Militar sobrelleva muchos siglos de historia plana. Las *pellas de fierro* que la pólvora lanzaba, rusientes, en el sitio de Niebla, la ametralladora, el telégrafo y el ferrocarril de la campaña de Manchuria, y el motor del *blitz* son conquistas grandes..., pero en lo chato, en lo superficial. Lo único que históricamente se nos sale de la horizontal es la idea teológica del tiempo de Trento, de Flandes y de Nueva España. Pero el Estado Mayor combinado—Tierra, Mar y Teología—no podía manipular físicamente con este último elemento.

Pues de aquella secular y plana psicología sacamos que la Aviación no tiene historia, que no conduce almas y que, finalmente, se nos ha escapado de la Tierra.

Una de las buenas cosas de la Aviación es ésta; nos ha levantado del cómodo fondo de plato y nos enseña a pensar en cubo. Y así pensando, en tres dimensiones, veremos cuánto tiene ella que ver con la Tierra, con el Hombre y con la Historia.

### La Aviación y la Historia.

Algunos creen que la Aviación, como ciertos ricos, necesita de antepasados.

Y en su empeño han plantado un endeble arbusto genealógico. En la parte de abajo está Icaro. Este primer prototipo, sabido es, fracasó en los ensayos iniciales.

Un poco más arriba está Olivier de Malmesbury. Olivier era inglés, y aunque frai-

le benedictino, poco paciente. En 1060 quiso ya oponerse a la fuerza gravitatoria. Ello le costó la fractura de las piernas.

Allá donde nacen los ramones de la técnica se coloca a Leonardo de Vinci. Leonardo, cauto proyectista, no sancionó con ensayo alguno aquella extraña ala de murciélago. Después, y a un lado, se ve el tronco bastardo de los aeronautas de chistera diciendo adiós, desde su globo, a un público de romántica factura... Así, tortuosamente, se llega a Wright y al acontecimiento de Kitty-Hawk.

Otros genealogistas, más prudentes, han buscado la herencia del espíritu y no la del parentesco. Para ellos la paternidad está en Pegaso y no en Ícaro. Las alas no son esencia, sino órgano, y la Aviación es la Caballería evolucionada. El bombardeo de interdicción envuelve la batalla en una atmósfera de seguridad; el informe y el desembarco aéreos permiten provocar aquélla en las circunstancias menos esperadas. Seguridad y sorpresa; oficio legendario de la Caballería.

Antepasados tiene quien los busca. Y en general los busca quien no los merece. No es este nuestro caso. Por lo demás, toda genealogía aeronáutica es endeble y todo consecuente pergamino huele a fresco. De aquí han dicho, otros más resueltos, que la Aviación, como las mujeres honradas, no tiene historia.

Nosotros creemos que la tiene. Pero no damos la razón a los del árbol. La Historia no exige antepasados ni tan siquiera décadas. Historia se tiene cuando, paradójicamente, se la echa en falta. Estas prisas, estas ganas de historia son las que dan ejecutoria al poder aeronáutico que, por otra parte, ni tuvo ascendencia ni cumplió aún los cincuenta años.

Y por aquella razón son éstos tan febriles. El salto, de unos metros, en Kitty-Hawk se ha mejorado notablemente, pues el otro día un B-36 ha volado más de 15.000 kilómetros. Los aparatos levantan de tierra, no a un acróbata arriesgado, sino a una compañía de granaderos con su equipo de combate. El teleguiado vuela sin hombre y el paracaidista sin avión. Ya se corre pegado a la cola del sonido. En fin..., el aeroplano que empezó sustentándose a pesar del aire,

se sustenta ya del mismo aire, estrujándolo, esclavizándolo en las turbinas del reactor.

El trepidante correr de su física es, en Aviación, paralelo al de sus hechos de guerra. Pero aún hay un factor que refleja más la inquietud de posterioridad; tan célebre es la Aviación por las alas que por las plumas. Mucho se ha escrito y de prisa. Tanto, que aun vive Trenchard el protodidáctico. Después de Trenchard, y en ráfaga, toda una galería de profetas. Dohuet, plantea su teoría pura. Mitchell, la secunda en cierto modo. Seversky, casi sin condiciones. Slesor y los alemanes, regresan a una zona de mayor cautela.

Corto es el calificativo de profetas para estos escritores del aire. Profeta es el que manipula con el misterio partiendo de la nada. Pero ellos, forzosamente, han tenido que liberarse del multiseccular y terrestre *psiche* del Arte Militar.

Una segunda y derivada cuestión será relacionar la Aviación con la Poesía. Al parecer, en la Mitología, en Bacon y Shakespeare, en Cervantes y La Fontaine, pueden encontrarse tramos literarios aeronáuticos. O, mejor, antiaeronáuticos. Porque en todo tema clásico el aviador resulta descalabrado o burlado. ¡Tampoco por aquí es posible encontrar parientes!

La epopeya necesita cierta perspectiva en el tiempo. La lírica, cierta nostalgia. En la historia de la Aviación, agolpada y febrilmente creadora, sólo ha habido lugar para diarios de operaciones y espíritu elemental semibíblico para imaginar el porvenir.

Y así es el ayer de la Aviación; literatura sin poesía ni efemérides, ejecutoria sin abuelos, fama sin pasado. Historia prieta, que no es más que una busca de la misma Historia, con muchos más profetas que cronistas.

### La Aviación y el Hombre.

El capitán de la Compañía de granaderos tiene que arrastrar psicológicamente a sus 120 hombres. Otros 120—en las Unidades, Aeródromos, retaguardias—levantan en el aire al aviador. Aquél tira, y éste es izado. De esta notable diferencia parece arrancar una distributiva injusticia.

No manda, el que no raya en el alma de los mandados. Galones, técnicas, pulcritud doctrinal, órdenes... Bien; pero al fondo, mando es influjo. Y el pobre aviador, como no maneja hombres, no tiene donde rayar, donde influir.

Ibamos a pensar en cubo, en tres dimensiones. Pero para empezar nos situamos en lo plano, en lo terrestre. Han despertado al granadero en su cobijo de alimaña. Le pican los ojos de tierra y sueño, harto de madrugones, tirita y medio maldice. Por allí cerca reparten café, municiones y destempladas consignas de ataque. Nace un rumor, y pronto, como agujas inmóviles, se advierten los aviones de apoyo. El granadero, inveteradamente, hará su ibérico comentario sobre los aviadores: la cama limpia y las copas de la retaguardia... pero recibirá la indecible sensación protectora, la sensación de ósmosis con esa retaguardia donde él quiere siga habiendo camas limpias, normalidad, fábricas y copas.

El capitán se alegrará también. Entre otras cosas, le han evitado unas razones, unos cuidados y una arenga.

Y cuando las agujas se divisen sobre la ciudad, el ciudadano recibirá, a su vez, la impresión de ósmosis con las armas. Este, necesita la noción de guerra, y el granadero, la de paz. El mensaje mutuo y espiritual lo hace la Aviación, entre otras faenas más rotundas e inmediatas.

Luego el aviador *raya* en el alma de los hombres. Luego, manda. Y ahora nos damos cuenta que para llegar a tal trivialidad no hacía falta pensar en tres dimensiones...

Con todo, no es irrazonable traer esto a cuento. Aquella ósmosis constituye factor trascendente en la moderna estrategia total. La Aviación es, en cierto modo, efecto de esa interpenetración entre las energías País-Ejército. Pero, paradójicamente, es también su alma y porqué. Y, a veces, ella simula la ósmosis cuando no existe. Recordemos a los "Spitfires" agotándose, escénicamente podríamos decir, sobre los tejados de Londres. Y recordemos que, posiblemente, sobre estos tejados basculó la guerra. Y recordemos la frase: "Nunca tantos han debido tanto a tan pocos".

El capitán, *reflector* de moral, tiene, al menos, la palabra como medio suplementa-

rio de influjo, de mando. El aviador *acumulador* de influjo, no habla. La Aviación es Arma muda. Pero gracias a ella nos hemos evitado los del suelo mucha dialéctica, muchas explicaciones.

Y véase cómo en el reparto de responsabilidades no hay desproporción entre el que arrastra y el que es izado.

### La Aviación y la Tierra.

La Infantería es reina de las batallas y también de las contradicciones. Le exigen que sea potente y ágil a la vez, que es como decirle que sea gorda y flaca a un tiempo. También le dicen: ahorra tus energías para el asalto, razón de tu existencia. Y ella alcanza este pórtico, que es empiece y es final, jadeante y deshilachada por una aventurosa aproximación. No puede, la Infantería, ser a un tiempo leve y pesada, ahorradora y despilfarradora. Y todas las nuevas cosas de la guerra no han conseguido absorber la silueta del granadero abrumado, perchero de innumerables trastos, moviéndose torpemente para poder, al fin, lanzar un puñado de explosivo.

Menos mal que la Aviación volvió a tierra. Gracias a ella podrá alguna vez decirse de la Infantería lo que de otra cosa dijo Galileo: "*e puor si muove*".

¿En qué medida? Ya estamos oyendo el rapapolvos. ¿Cómo la Infantería, que es la masa, va a ser llevada y traída en aeroplano?

¿Y por qué ha de ser siempre la masa? El futuro rendimiento del fuego, la previsible economía del transporte alado, ¿no nos permite entresonar con unas pequeñas, suficientes y agilísimas Infanterías? Pero, en fin, quizá esto sea pasarse de las tres dimensiones.

Tenemos delante algo más inmediato. Dos, hasta hace poco, inertes conceptos pre-aeronáuticos son incorporados por ese poder absorbente de la Aviación. La idea de Montgolfier y la de Lilienthal. El paracaídas y el planeador. Y se hizo el milagro.

Hecho el milagro, como siempre, se abrió la controversia. Los que creen, y los que no creen. Los que aseguran *grandes posibil-*

dades, y los que amenazan con *grandes servidumbres*. Lo mismo que en 1905-1914 con la ametralladora. Lo mismo que en 1918-1939 con el carro. Por lo menos, en estas dos ocasiones perdieron los incrédulos.

Además una nueva rama brota en el legítimo árbol genealógico de la Aviación: el helicóptero. El "Sikorsky" de 3.000 kilogramos transporta un pelotón de granaderos, el "Piasecki X-H-16" una Sección. Su aeródromo es un ladrillo y los granaderos son baratos, de los corrientes. Por otra parte, el futuro "Convertoplano" será helicóptero junto al suelo y avión en el vuelo normal.

Luego los desembarcos podrán ser verdaderos asaltos sin la servidumbre de las zonas de aterrizaje y concentración. La liberación de los aeródromos de partida permitirá la simultaneidad de las acciones. En consecuencia, las masas transportadas, en hombres y elementos, serán mucho mayores que en las actuales unidades de tiempo. Y los problemas de servicios, que atan y dan aire efímero a la ofensiva vertical, entrarán en camino de solución.

El milagro de la Infantería aliviada de fardos y aproximaciones. La Infantería haciendo limpiamente su vocacional oficio: asaltar. ¡Parece demasiado! Milagro, de *miror miroris*, admirarse. Pero también la Aviación nos enseña a no admirarnos demasiado.

#### La Aviación y ella misma.

Estas tres paradójicas condiciones—historia sin tiempo, influjo psicológico sin hombres, alas que huyen y buscan la tie-

rra—dan carácter a la Aviación. Precisamente porque se lo quitan. La Aviación no tiene aún carácter, la Aviación se nos escapa de las manos.

Aquellas prisas de historia la hacen fugaz, mudable. Su aptitud a la evolución es casi inaptitud, servidumbre. El prototipo pasa al ridículo en meses. El programa de fabricación puede ser un éxito de chatarra.

Pero tal volubilidad crea un clima óptimo para profetas. ¿Quién resiste a fantasear en este campo, germinador incesante? El arte castrense vegetó demasiado tiempo especulando sobre los esquemas—Epaminondas, Aníbal, Napoleón—de vida plana. Y el nuevo espacio le ha sorprendido sin preparación imaginativa. En su intimidad añora la pequeña jaula donde ha vivido tantos siglos. El quisiera poder otra vez, rodeado de cronistas y no de visionarios, dictar sus doctrinas solemnes.

En su añoranza, ha cobrado una manía que parece vana.

Demuestra incesantemente que sus célebres, y no bien acordados, principios son los mismos *a pesar de la Aviación*. Ciertamente, pues los principios son metafísicos. Cuando el guerrejo magdaleniense, subido en un roble, descargaba el pedrusco de sílex sobre la cabeza de un enemigo, practicaba la concentración, la voluntad de vencer, la sorpresa y la economía. Además, operaba en tercera dimensión. Y entonces no se había inventado la Aviación. Ni tan siquiera el hierro. ¿No será más didáctico pensar en que la Aviación (universal, omnidireccional, progresista) permite cumplir, por infinitas e insospechadas argucias, el inevitable imperativo de los principios? ¿Principios a pesar de la Aviación? No. Fantasía, Aviación, *a pesar de los principios*.



Y en tal momento se presenta el hombre de los presupuestos. El de las ideas rastreas. Y dice: allá ustedes con sus fantasías, pero yo tengo que ser cauteloso. No puedo comprometer las rentas del país sobre un ente que todo tiene menos estabilidad...

¿Cautela y fantasía? Un poco se equilibra la contradicción. La Aviación no tiene vejez. Si carece de tradiciones tampoco padece rémoras. Su cerebro está limpio de exagerados recuerdos del ayer. La Aviación no ha sido trabajada por el excesivo cartesianismo racionalista que nos han dejado los últimos siglos. Cuando los Ejércitos eran rombos o cuadrados, la guerra se hacía al compás, y el Arte semejaba casi una geometría. La Aviación no ha conocido ni siquiera el cuello del uniforme alto y duro hasta la barbilla.

...

La segunda paradoja es difícilmente manejable. La Aviación no trabaja sobre voluntades, sino sobre salpicaderos. No habla, no razona, como el poder terrestre sobre sus elementos. Y sin embargo, *convence*.

Antes, la guerra, aunque *última ratio*, dejaba un margen a la dialéctica. Podían perderse bastantes batallas, pero el potencial psicológico era otra vez recuperado con palabras, con ideas... o con desesperaciones. ¿Ahora?...

Esta invasión de la física en el maravilloso terreno espiritual de la guerra nos preocupa. ¿Se identificará la voluntad de vencer con un programa de bombarderos?

En realidad, la guerra moderna ha cambiado bastantes cosas. A las que es preciso irse acostumbrando. Antes, la moral militar era exclusiva y estanco del hombre en armas. Ahora—estrategia total—aquél hace una delegación de moral hacia atrás y otra hacia arriba. Hacia el que le fabrica las armas (entre otras cosas) y hacia el aviador. Y éste utiliza, en concentración, una gran entrega de moral cuando combate por el dominio del aire.

Por lo demás, tal sistema circulatorio de la savia espiritual y el mutuo influirse de

los vértices (ósmosis País-Ejército a través de la Aviación) exige un potencial mucho mayor. También el aeroplano ha creado tres dimensiones en lo anímico.

Es curioso, las epopeyas de los clásicos no han vuelto a escribirse. ¿Hay más categoría heroica en las batallas Médicas que en las del tiempo de la Aviación? Debe volverse el argumento a la inversa. No hay materiales para levantar el monumento. La gesta es de naciones y no de grupos. Y en lo individual, un sirviente de fusil ametrallador o un piloto de caza, sonreirían formados entre los guerreros de Jenofonte. La capacidad del lenguaje ha crecido menos que la del heroísmo.

...

Tercera paradoja: La Aviación vuelve a tierra. La evolución del transporte aéreo permite pensar en una táctica de asalto aeronáutico, en una maniobra de Infantería sobre aviones. La previsible madurez de la Aviación de apoyo absorberá, cada vez más, responsabilidades a nuestros terrestres órganos de fuego y reconocimiento.

La progresión de la técnica terrestre aumenta la sensibilidad en los despliegues del suelo. El apoyo aéreo permite afrontar esta exposición... y al mismo tiempo la hace cada vez menos útil, gracias a la promesa de una maniobra terrestre desde el aire. Los dos caminos parecen conducir al desahucio del granadero.

La táctica, o lucha por observatorios, ya no busca conquistar lomas agudas para los prismáticos del Cuartel General. Ni la estrategia de las comunicaciones persigue pasillos y plazas de armas para los Ejércitos. Estrategia y táctica buscan bases avanzadas, territorios de utilidad aeronáutica.

El legendario granadero, con sus tacones reforcidos, su barba crecida y su menudo puñado de explosivo, vuelve a oír la desconsoladora frase de 1916: tú ya no cuentas. Yo conquisto y tú te encargas de ocupar, de vigilar. No eres un héroe, sino un conserje.

Por tanto, parece que la vuelta de la

Aviación a tierra no es una liberación sino una enajenación sobre las tradiciones del que en la tierra combate. Y que la nueva táctica se apoyó en un feudalismo aeronáutico. El avión se hace servir de 120 hombres en la zona de retaguardia y de otros 120 en la de las alambradas, para poder así realizar señorialmente su gesta. El avión es el caballero—lanzón nobiliario y cimera gloriosa—ayudado por un triste tropel de palafrenes, mozos de armas y villanos.

¿Me has liberado o me has condenado al pegajoso abrazo de la gleba?, piensa el granadero.

Y piensa así porque aún piensa en plano. Nosotros íbamos a pensar en cubo... Cuando una División ataca, uno se imagina 15.000 hombres cargando al unísono. En realidad, los cuatro Batallones del primer escalón han proyectado sobre las barbas del enemigo un festón, oscilante, trágico, de 800 hombrecillos que pugnan por meter la cabeza en la guarida de enfrente. 14.000 hombres detrás, apoyan, abastecen, animan. A la División la empujan, desde la zona de los Ejércitos, 15 ó 20.000 hombres más. Y un indeterminado número de millares desde la, ya azarosa, zona del interior. Y a ninguno de aquellos 800 se le ocurre decir a los de atrás: ¡sólo nosotros somos los héroes!

La Aviación tiende a condensar, en pequeños fuselajes, lo esencial de ese profundísimo despliegue que empieza en las alambradas y acaba en las ganas de vencer de un metalúrgico del interior. El estrato lento del despliegue seguirá apoyando la trayectoria del avión como antes al escalón de asaltantes. Y en el morro del fuselaje se

verá, junto al piloto, un grupo de granaderos acechando al suelo. En metafísica castrense las cosas seguirán siendo las mismas. ¡No tema el granadero!

...

En el principio no supimos dónde colocar la Aviación. ¿Un artefacto extraño, altamente mecanizado? Se lo dimos a Ingenieros. Arma ducha, técnica, para que la administrase con los pontones, las perforadoras y los teléfonos.

Luego vino la mayoría de edad. Entonces la Aviación vestía de verde. Como una añoranza hacia la tierra. Un querer y no atreverse a la separación del humus secular.

Se dió mucha importancia a la emancipación, porque aún no se concebía en tres dimensiones. Se seguía pensando en verde, aunque ya se usaba el color cenital. "Tanto derecho tenemos a nuestro estatuto como los de superficie"—decían los aviadores.

Pero ya, pensando en cubo, no se conforma la Aviación con ser un tercer poder. Es poca cosa. La Aviación, como las grandes y liberadoras ideas, constituye un insospechado coeficiente e incremento a todo impulso de los hombres. Por eso condiciona el destino histórico sin tener pasado, crea una nueva dimensión en lo moral, sin tener hombres, y resuelve el problema de la tierra por haberse escapado de ella.

Sería simplicidad darle clasificación, compartimiento. Y es mengua el reconocerle personalidad. Si queréis, ésta puede ser la cuarta, y última, de sus paradojas.

