

CONTESTANDO A UN ATAQUE

Los eternos aerófobos

Por FRANCISCO FERNÁNDEZ G. LONGORIA

Comandante de Aviación

EL ex director de Aeronáutica Naval y ex secretario del antiguo Consejo Superior de Aeronáutica, capitán de navío D. Pedro M.^a Cardona, ha publicado en el número de la *Revista General de Marina* correspondiente al pasado mes de septiembre un artículo titulado: *Con miras a la orgánica aeronáutica nacional. El tercer frente*, en el que con motivo de estudiar los problemas que plantea la reorganización aérea proyectada por el jefe del Gobierno, Sr. Azaña, se ataca a la Aviación en general y a la acción aérea independiente en particular cargándola con toda clase de inconvenientes y defectos e incluso negando en absoluto su eficacia. Tales ataques, tan sobrados de apasionamiento como faltos de razones, no constituyen ninguna novedad. Son los mismos que han intentado siempre los eternos aerófobos para negar sistemáticamente el progreso aeronáutico y las posibilidades del arma aérea.

La importancia y carácter de la publicación donde este trabajo aparece y las especiales circunstancias que concurren en su autor, nos mueven a examinar y refutar dicho escrito con todo detenimiento.

INICIA el capitán de navío Cardona su ofensiva antiaérea extendiéndose en consideraciones sobre la influencia que los diferentes elementos armados, Ejército, Marina y Aviación, pueden tener en la decisión de la guerra, y afirma que el Ejército o la Marina, por sí solos, pueden obtener dicha decisión: aquél por medio de la *ocupación*, y ésta interrumpiendo la *comunicación* de lo imprescindible o atentando contra ella; pero en cambio niega que la acción independiente de la Aviación tenga ningún efecto decisivo, porque considera que ésta no puede actuar ni sobre la ocupación ni sobre la comunicación.

Es particularmente digno de ser notado el procedimiento que emplea para establecer esta última deducción, que consiste en no hablar siquiera de la capacidad de la

Aviación para interrumpir o amenazar las comunicaciones, que es, sin duda, el aspecto interesante de la cuestión, y dedicarse a divagar sobre la falta de capacidad de carga de los aviones; lo cual no guarda la menor relación con el asunto de que se trata.

De haberse ceñido estrictamente a éste, no hubiera podido callar que la Aviación no sólo ataca a las comunicaciones marítimas con una intensidad igual o superior, en ciertos casos, que la Marina, sino que también puede desorganizar el tráfico interior y paralizar los centros industriales de un país, que son sus principales fuentes de vida; y ante estas posibilidades se habría visto obligado a reconocer que la acción aérea independiente es igual o más decisiva que la naval, en el aspecto de privar a una nación de elementos indispensables.

«Es verdad que los exclusivistas del aire — sigue diciendo el capitán de navío Cardona — han ideado un nuevo sistema o procedimiento para pretender obtener la decisión», procedimiento que consiste en «actuar o forzar a la paz por medio de la *destrucción* sistemática parcial o total de la superficie terrestre de un país, producida aquélla por bombas dejadas caer desde el aire, ya sean explosivas, ya cargadas de gases ofensivos o materias patógenas».

Pero el articulista no toma siquiera en consideración la guerra química y bacteriológica. Está prohibida en los Tratados, y esta prohibición le parece suficiente garantía contra tal eventualidad. ¿Es que por ventura conoce ni una sola de las naciones firmantes de esos convenios que haya dejado de estudiar y trabajar en el perfeccionamiento de esta clase de guerra? No creemos que incurra en la candidez de creer que todos esos pactos serán algo más que papel mojado desde el mismo momento de iniciarse las hostilidades, cuando todo el mundo está, por el contrario, convencido de que por encima de cuantos acuerdos a ello se opongan, la guerra del porvenir y sobre todo la guerra aérea será eminentemente química. Y la

mejor prueba de que es así se encuentra en la extraordinaria atención que se otorga en todas las organizaciones antiaéreas a la defensa contra los gases.

Es por otra parte natural que exista esa preferencia por la guerra química desde el aire. Las bombas de gases producen efectos mucho más terribles y desmoralizadores que las explosivas, y además se necesita mucho menos peso de aquéllas que de éstas para obtener resultados semejantes; lo cual equivale a decir que el uso de los gases eleva considerablemente el rendimiento de los aviones y por tanto la potencia ofensiva de la Aviación. Esta potencia se multiplica por cincuenta si se admiten las cifras, corrientemente manejadas, de 2.000 kilogramos de bombas explosivas o 40 kilogramos de bombas de gas por cada hectárea de terreno.

No se puede, por consiguiente, hablar de la acción aérea independiente, más que teniendo en cuenta el empleo de los gases. Los resultados que se obtengan sin cumplir esta condición serán completamente inexactos y no se parecerán en nada a la realidad.

Examinemos, sin embargo, lo que dice el articulista, una vez que ha descartado la guerra aeroquímica por el procedimiento expedito que se acaba de ver. En realidad se limita a exponer una serie de datos — tan entretenidos como inútiles — acerca del número exacto de bombas necesario para destruir por completo la totalidad de la extensión territorial de Holanda o para no dejar en pie ni una sola de las edificaciones londinenses, y a proclamar la imposibilidad de que la acción aérea influya en la decisión de la guerra, puesto que no puede llevar a cabo tales destrucciones.

No creemos que ningún técnico de Aviación, es decir, ningún aviador — no hay que olvidar que los únicos técnicos de Aviación son los aviadores — haya pretendido nunca llevar la guerra a esos extremos. Mas, aunque así fuera, para enjuiciar la acción aérea independiente no basta exponer la imposibilidad de que ésta lleve a cabo un par de ideas descabelladas, porque ello equivale a seguir el cómodo procedimiento de pregonar lo que no hace y ocultar lo que puede realizar.

La Aviación puede causar innumerables bajas y provocar un constante estado de inquietud y alarma en la retaguardia. Puede también volar puentes y casas, paralizar fábricas y destruir estaciones de ferrocarril.

¿No ha de influir directa y poderosamente en la decisión la suma de todos esos efectos cuando alcancen un grado suficiente de intensidad?

Para comprobarlo, no vayamos a Holanda ni a Inglaterra. Pensemos en España y tratemos de imaginar los daños y devastaciones que una Aviación como la inglesa, la francesa o la italiana, podría causar impunemente en nuestra economía y nuestras ciudades indefensas. Es indudable que esta acción tendría una repercusión inmediata en nuestra capacidad combatiente y por tanto en la decisión.

PERO el error fundamental del capitán de navío Cardona no reside en la inexactitud con que aprecia las características decisivas de los diversos medios combatientes, sino en la forma equivocada de considerar el conjunto de la guerra moderna. Fiel a los antiguos principios militares que, por lo visto, considera inmutables, parece no haberse enterado de las profundas modificaciones que la aparición de las fuerzas aéreas y el progreso de los armamentos han introducido en la guerra, y olvida que ésta ha dejado de ser la lucha entre dos ejércitos para convertirse en la lucha de un pueblo contra otro pueblo, lo cual excluye casi por completo la posibilidad de decidir los conflictos por medio de la actuación aislada de ninguno de los elementos militares. Dicha decisión habrá de alcanzarse por la acción conjunta de todos ellos y de la masa de población que hasta ahora no era considerada como combatiente. El esfuerzo de esta última tendrá una influencia preponderante en la marcha y decisión de la lucha, puesto que la capacidad ofensiva o resistente de los organismos armados dependerá muy principalmente de la ayuda material y del apoyo moral que el resto de la nación sea capaz de prestarle. Y aquí reside la verdadera importancia de la acción aérea independiente, puesto que es la única que actúa de un modo directo sobre el estado moral y la capacidad productora y distribuidora de la retaguardia.

¿Hasta qué punto ha tenido en cuenta el capitán de navío Cardona esta facultad de llevar la guerra al interior de un país y amenazar el conjunto de su economía, que es, sin duda, la propiedad característica de la Aviación?

Ni siquiera la menciona. Pero, eso sí, destaca cuantos detalles y circunstancias pueden conducir — más o menos caprichosamente interpretados — a discutir la eficacia de la acción aérea.

Dice, por ejemplo, que en los últimos ejercicios aéreos sobre Londres, fueron derribados el 60 por 100 de los aviones que tomaron parte en ataques nocturnos; lo cual es evidentemente exagerado aun teniendo en cuenta que dicha ciudad dispone de la mejor defensa antiaérea del mundo. Habla también de las desventajas que acarrea el aumento de tamaño de los aviones por su mayor vulnerabilidad a la artillería y la posibilidad de que «un hombre de corazón montado en un caza, más que al fuego de sus ametralladoras pueda entregar su ofensiva en último resultado, a chocar con el aparato pesado valiéndose de la inferioridad maniobrera de éste»; argumentos igualmente pueriles, pues el aumento de vulnerabilidad correspondiente al mayor tamaño es prácticamente despreciable, y el peligro de abordaje más despreciable todavía. Combate luego, sin razones, la concentración de unidades que es un principio admitido por todas las Aviaciones del mundo, y no caprichosamente, sino en atención a las grandes ventajas que

presenta. Y, finalmente, dice: «Añádase a todo ello otro dato que también es elocuente. La probabilidad de hacer blanco en el bombardeo aéreo, a las altitudes que requiere la defensa antiaérea, no pasa de un 4 por 100, según todas las experiencias realizadas.» Para nosotros, la verdadera elocuencia de este dato, está en que no se ha tenido en cuenta el principio de que la probabilidad de alcanzar un blanco es función directa de las dimensiones que éste tenga. Los objetivos de la Aviación de bombardeo son, por regla general, suficientemente grandes para que las probabilidades de hacer blanco sean muy elevadas. En el caso de Londres, estas probabilidades son del 100 por 100, aunque el bombardeo se efectúe desde la estratósfera.

Pero todo lo dicho, con ser tanto, aun no permite hacerse cargo del verdadero concepto que el capitán de navío Cardona tiene formado de los bombardeos aéreos, concepto que encontramos en el siguiente párrafo:

«Tampoco se opone cuanto va dicho a que, mediante la concentración de los elementos de caza destinados a la defensa de localidades desde el aire, se tenga preparada su posible acción de conjunto para oponerse a las *diversiones que para producir efectos morales momentáneos* (el subrayado es nuestro) el enemigo pudiera intentar contra los grandes centros demográficos o industriales.»

¿Pero es que se puede hablar de bombardeos aéreos y no hablar de daños materiales? ¿Es que una bomba de mil kilos sólo produce efectos morales momentáneos?

Si los bombardeos aéreos fueran solamente diversiones para producir efectos morales momentáneos, las grandes potencias, a través de la Conferencia del Desarme, no habrían tratado durante seis meses de prohibirlos, ni Francia sentiría ninguna inquietud ante la posibilidad de que la Aviación comercial alemana se transforme en Aviación de bombardeo, ni todas las naciones, en fin, emplearían su dinero en construir aviones pesados en proporciones que aumentan cada día, hasta el punto de que la mayoría de los nuevos tipos construídos durante el pasado año para la Aviación británica son aparatos de esta clase. Todos estos hechos demuestran, por el contrario, que la Aviación de bombardeo es hoy el peligro más temible para todas las naciones, incluso para las grandes potencias.

AUN emplea el articulista otro argumento antiaéreo — puesto que éste afecta por igual a la Armada Aérea y a las Aviaciones de cooperación —, que es la gran fragilidad y desgaste de las fuerzas del aire, sobre el que se

extiende mucho, aportando abundantes cifras estadísticas de la pasada guerra.

El procedimiento es recusable, pues no puede admitirse a las cifras de 1914-1918, aplicadas a la Aviación actual, más que un valor muy relativo. La Aviación militar nació en aquellos momentos y se desarrolló durante el transcurso de la guerra, entre constantes titubeos y continuos desaciertos; la técnica constructiva era embrionaria y el material, por consiguiente, inseguro; la técnica de vuelo, elemental y deficiente. Los catorce años de incesantes progresos transcurridos desde entonces, han servido para crear aviones sólidos, motores seguros, y



El cuatrimotor comercial alemán Junkers G. 38-2500, de 23 toneladas de peso total y 3.200 cv. de fuerza motriz.

una técnica de vuelo casi perfecta; todo lo cual disminuye y casi anula la causa principal de desgaste que antes existía, que eran los accidentes y averías. La vida de los aviones no ha cesado de aumentar, como lo prueban las estadísticas de material de todas las Aviaciones militares y comerciales del mundo. Es verdad que la eficacia de la antiaeronáutica ha crecido también, pero su progreso ha sido incomparablemente menor; luego no puede admitirse que la duración media de los aviones en la próxima guerra sea menor que en la pasada. Hay, pues, que rechazar rotundamente la afirmación del capitán de navío Cardona de que dicha duración no excederá de veinticuatro horas, y todas las deducciones que de ella hace. Y, asimismo, se debe rechazar la idea de que la Aviación en sus misiones de bombardeo sufrirá más bajas que en las de cooperación, pues en éstas se ve obligada a permanecer a poca altura sobre las líneas o sobre puntos importantes que el enemigo deseará ocultar y tendrá, por consiguiente, muy bien defendidos, mientras que en aqué-

llas tiene las ventajas de una mayor altura de vuelo, una mínima permanencia sobre los objetivos, algunos de los cuales, aun siendo importantes, estarán deficientemente defendidos en la imposibilidad material de atender a todos ellos, y por último, la protección inapreciable de la oscuridad, puesto que casi todas las misiones importantes de la Armada Aérea se llevarán a cabo durante la noche.

Esto no quiere decir que la Aviación no se desgaste mucho, y aun muchísimo. Pero no en proporciones exageradas, puesto que otras fuerzas que intervienen, al igual que ella, activamente en la lucha sufren un desgaste mucho mayor, como ocurre, por ejemplo, con los tanques y las divisiones de primera línea.

Los aeroplanos evidentemente son frágiles, como lo son los tractores, los carros de asalto y, en general, todas las construcciones mecánicas, incluso los barcos. Estos últimos también tienen el mismo defecto, más con la particularidad de que la pérdida de un acorazado supera en valor metálico a la destrucción irreparable y completa de todos los aviones que existen en España.

No se debe, pues, acusar solamente a la Aviación de un inconveniente que no es exclusivo de ella, sino general en todos los medios de combate.

DE los argumentos y exageraciones expuestos, deduce el capitán de navío Cardona que las cantidades que se destinen a sostener una Aviación independiente carecerán de eficacia.

Aunque los razonamientos anteriormente hechos destruyen por completo esta conclusión, queremos aclarar aún más el concepto de la eficacia de los diversos gastos militares, y para ello recordaremos algunas características peculiares de los distintos organismos armados.

Una Marina en condiciones de inferioridad, está condenada al embotellamiento o a desaparecer si presenta batalla; un ejército en las mismas condiciones, puede detener el avance del enemigo apoyándose en fuertes líneas de resistencia, pero será incapaz, por regla general, de actuar de un modo ofensivo y no podrá evitar que todos, o la mayoría de los efectos desastrosos de la guerra terrestre, recaigan sobre su propio país; la Aviación, en cambio, conservará siempre alguna posibilidad de cumplir sus misiones ofensivas, porque prácticamente es imposible interceptar por completo su libertad de movimientos, y no dejará de emplearse en las defensivas que tiene a su cargo, disminuyendo con ambas, en la medida de sus fuerzas, los perjuicios y daños que la acción aérea enemiga cause en la economía propia. Además, la Aviación, para la misma importancia relativa, es más barata que el Ejército y mucho más barata que la Marina. Todo lo cual demuestra que los gastos aéreos son, si acaso, más reproductivos — valga la frase — que los terrestres y navales.

En apoyo de estas afirmaciones recordaremos algunos hechos consagrados por la experiencia más reciente:

En el momento de iniciarse la pasada guerra, la flota alemana era, sin duda, una de las más potentes del mundo, y sin embargo se vió obligada a encerrarse en sus puertos y a permanecer casi inactiva. ¿Es que los miles de millones que Alemania gastó en aquellos barcos dieron más rendimiento que las cantidades empleadas en construir zeppelines y aviones?

Desde la terminación de la última guerra, todos los beligerantes, es decir, todas las naciones que poseen experiencia propia sobre la eficacia de los gastos militares, no han cesado de aumentar sus presupuestos del aire, y casi sin excepción, las cantidades necesarias para ello se han obtenido a costa de reducciones análogas en los presupuestos navales. La misma Inglaterra, potencia marítima por excelencia, está incluida en esta regla. ¿Es que todos estos países están equivocados?

Indudablemente el capitán de navío Cardona se ha hecho abogado de una mala causa, y creemos difícil que, a pesar de todos sus esfuerzos, llegue a convencer a nadie de la inexistencia del peligro aéreo, cuando el ejemplo vivo de todas las naciones del mundo demuestra la preocupación que sienten ante ese peligro y el empeño con que tratan de evitarlo. Las grandes potencias, sobre todo, considerando que la acción aérea constituye la amenaza más temible para ellas, y viendo que no hay procedimiento eficaz para descartarla por completo, han dedicado todos sus esfuerzos a procurar que las decisiones de la Conferencia del Desarme les libran de esa pesadilla.

Y vamos, finalmente, a examinar las ideas relacionadas con la organización aérea de España que aparecen en la última parte del artículo que comentamos.

El autor se muestra partidario de la creación de un organismo superior cuyas funciones, confusamente descritas, parecen ser únicamente de coordinación y administración, pero no de mando; reconoce la importancia de la cooperación aérea con el Ejército y la Marina y, finalmente, concede que: «Si se estimara indispensable un elemento de Ejército aéreo en España, éste debe ser un núcleo de caza como es ésta la política de Suiza, en la inteligencia de que la situación geográfica de España es muy favorable para sustraerse a estas acciones de diversión — se refiere a las diversiones para producir efectos morales momentáneos que son, para él, los bombardeos aéreos —, especialmente dirigidas contra la capital y las industrias centrales. Con la demostración de este núcleo y la educación del pueblo mediante la enseñanza de la realidad y las posibilidades de la defensa que cabe contra una acción de momento y pasajera desde el aire, que no puede ser contra nosotros de otro carácter, para contener el pavor de la ignorancia ante la bomba aérea, se podría tener adelantado mucho en el concepto defensivo.

»Donde haya densidad de instalaciones esenciales, como

en los centros industriales y en las bases marítimas y aéreas, hace falta más, que ha de ser la previsión de tener guarecido lo esencial con defensas activas y pasivas, para el día y la noche».

Hemos copiado literalmente estos dos párrafos, únicos dedicados en todo el trabajo al problema de la defensa aérea de España, para que el lector pueda darse perfecta cuenta de la equivocada orientación que el articulista demuestra al tratar este punto y de las inconsecuencias en que incurre.

Si para el capitán de navío Cardona los bombardeos aéreos no producen más que efectos morales momentáneos, ¿por qué admite la existencia de ese núcleo de caza, y la necesidad de esas defensas activas y pasivas para el día y la noche? ¿No bastará con «contener el pavor de la ignorancia ante la bomba aérea»? Y si admite que los efectos materiales y morales de la Aviación de bombardeo, son suficientes para justificar la existencia de esa organización antiaérea, ¿por qué quiere privar a España del medio capaz de producir esos mismos efectos a sus posibles enemigos?

Pero no ya la idea de producir efectos ofensivos; el simple propósito de defender nuestro territorio contra los ataques aéreos exige que España disponga de una Aviación de bombardeo. El capitán de navío Cardona no admite, por lo visto, el principio de que el mejor medio de oponerse a la acción de la aeronáutica enemiga no es aguardar a que sus aviones vuelen sobre el territorio propio, sino atacarla en sus bases procurando destruir sus aerodromos, depósitos, talleres y fábricas, mediante bombardeos aéreos de la mayor violencia posible. Ni tampoco tiene en cuenta que la casi totalidad de los bombardeos aéreos serán nocturnos y que en estas circunstancias la eficacia y empleo de la Aviación de caza son bastante limitados, como también los del resto de la organización antiaérea activa. El sistema defensivo que propone, a base solamente de antiaeronáutica terrestre y núcleos de aviación de caza sería, pues, medianamente eficaz.

Lo cual no quiere decir — y queremos declararlo así para evitar posibles equívocos — que la defensa aérea de España deba ni pueda encomendarse exclusivamente a la Aviación de bombardeo; sino que dicha defensa, por su extraordinaria complejidad y dificultad, exige la existencia de una Aviación de bombardeo que intente reducir a la impotencia a la Aviación contraria destruyendo sus bases, y de una organización antiaeronáutica — Aviación de caza, armas antiaéreas, defensas pasivas, servicios de escucha, organización de la población civil — que evite o disminuya los terribles efectos de los bombardeos aéreos.

AUN presenta otras ventajas para España la posesión de un arma aérea eficaz, y éstas de un orden más elevado que las que acabamos de exponer. La renuncia a la guerra

como instrumento político que aparece en nuestra Constitución, y los sentimientos unánimes, más que pacíficos, pacifistas del pueblo español imponen que nuestra defensa nacional se oriente en un sentido netamente defensivo. El objeto de la futura organización militar española ha de ser, como ha dicho muy bien el jefe del Gobierno, señor Azaña, en el discurso que ha pronunciado recientemente en Santander, garantizar nuestra libertad de determinación, defender si es preciso nuestra integridad territorial, y servir de instrumento coactivo contra los deseos imperialistas de cualquier potencia extranjera, alejando de España los horrores de la guerra.

Pues bien: una fuerte Aviación es el instrumento coactivo más eficaz y *más barato* a que puede recurrir España para verse libre de la eventualidad de una guerra. El temor a las represalias que con ella podríamos llevar a cabo de un modo fulminante, sería el mejor freno contra cualquier intento de agresión. Y si el conflicto no pudiese ser evitado, dicha Aviación serviría para poner un alto precio al acto ofensivo de nuestros atacantes, a la vez que para proteger toda nuestra economía contra el peligro de que fuese destruida desde el aire.

Es preciso, por otra parte, que termine cuanto antes la absoluta indefensión en que hoy se encuentran nuestras poblaciones y centros vitales.

La actual organización militar de España es ineficaz y anticuada, porque no tiene en cuenta el peligro aéreo en toda su magnitud. Hay, pues, que revisarla urgentemente, con objeto de ponerla de acuerdo con las exigencias de la guerra moderna, inspirándose para ello en el ejemplo, no de Suiza — nación admirable por muchos conceptos, pero que no puede ser considerada como modelo de organización aérea —, sino de los países continentales como Italia y Francia, cuyos problemas militares pueden guardar cierta semejanza con los de España.

Y una vez que se haya decidido el papel que ha de corresponder al Arma Aérea en el conjunto de la defensa nacional, así como los recursos que a ello se destinan, se debe emprender una reorganización completa y absoluta de toda la actual Aviación española, sin tener en cuenta los intereses o caprichos de esta o aquella colectividad, sino el elevado interés de la Nación.

En las organizaciones aeronáuticas extranjeras hay ejemplos que imitar en vez de empeñarnos en idear un sistema propio. Las naciones europeas que más atención dedican a los problemas militares, que son, indudablemente, Inglaterra, Francia, Italia y Rusia, han adoptado, con rara unanimidad, las mismas normas: un organismo superior encargado de dirigir y coordinar todas las actividades aéreas de la nación y una Aviación de guerra única.

Estas son las directivas que España debe seguir, y mientras no se decida a adoptarlas, no habrá resuelto eficazmente el problema de su defensa aérea.