

# Los factores del Poder Aéreo

Por el General FRANCESCO PRICOLO

(De Revista Aeronautica, 7-934)

EL título tiene algo de presuntuoso, y, en efecto, este tema no podría tener un adecuado tratamiento dentro de los modestos límites de un artículo, si no fuese mi precisa intención el dejar a un lado todo género de discusión escolástica para fijarme, en cambio, más bien en algunas consideraciones que juzgo de carácter fundamental.

Ciertamente, no es fácil hablar del poder aéreo cuando todavía hoy, para muchos estudiosos, son aún muy discordantes las ideas acerca de la constitución de las Armadas Aéreas y también inciertos los modos de valorar o apreciar las posibilidades ofensivas de tales Armadas, ya sea en absoluto, ya sea en relación con la sensibilidad de los objetivos a batir y, sobre todo, cuando falta por completo documentación de los procesos históricos que sancionen la importancia y la influencia del poder aéreo para el desarrollo y la afirmación de un pueblo respecto a los demás; documentación que, por ejemplo, existe para el poder marítimo, que desde las más antiguas luchas entre los pueblos, ha constituido uno de los factores determinantes de la grandeza y de la potencia de los mismos.

No sólo esto, sino que hoy es obligado admitir que todavía no existe una política aeronáutica completamente definida en sus líneas fundamentales, existiendo, por el contrario, una política naval; no existen todavía países aeronáuticos, existiendo, en cambio, países navales. Pero nosotros pensamos llegar lo más pronto posible a un tal grado de madurez y consolidación de conceptos y pensamiento, que, determinando la exacta valoración de las enormes posibilidades de la nueva Arma, se provoquen, en consecuencia, las medidas adecuadas para ponerla en condiciones de demostrar plenamente su propio poder bélico. También se puede afirmar que en este como en otros terrenos los italianos somos unos precursores y que nos encontramos sobre camino seguro, tanto en la teoría como en la práctica. No hace falta más que perseverar y, quizás, acelerar las etapas.

Cierto es que para esto hace falta dejar a un lado a los retrógrados impenitentes, a los tarados por el peso de ideas excesivamente tradicionalistas o conservadoras, así como también a un no pequeño grupo de excelentes personas que no tienen el valor de exponer claramente las ideas propias, aunque en el fondo de su pensamiento compartan esta entusiasta fe aviatoria. Ciertamente es que hoy el vertiginoso avance del progreso y de las realizaciones en todos los campos de la actividad humana supera a todas las previsiones y hasta el pensamiento humano es sobrepasado por la realidad; pero ésta es una razón de más para intentar domar las fuerzas y descender el velo del futuro. Si en los tiempos pasados se hubiera tenido, en general, la misma precaución de reservar las opiniones, hoy la historia estaría reducida a un árido índice de crónicas, sin encontrar nunca en ellas la luz de un pensamiento adivinador que, forzando el destino de un pueblo, le hubiese abierto las puertas de un más brillante porvenir.

Los aviadores no tienen ni pueden tener estas preocupaciones; quieren asumir en pleno la responsabilidad de sus previsiones y de sus programas, que son programas de finalidad y no de modalidad, entendidos, según la definición del Duce, como objetivos históricos que es preciso alcanzar. El devenir irrefrenable de la nueva Arma, con toda la potencialidad bélica que su importancia reclama, es el objetivo histórico al cual tienden apasionadamente todos los aviadores, y no sólo los italianos, sino los de todo el mundo, animados y sostenidos por la

fe ciega en las magníficas posibilidades de los medios que tienen en sus manos y que día por día resultan más perfectos, más seguros y más temibles.

Para hablar de poder aéreo es necesario suponer que este objetivo esté ya alcanzado y que se admita la existencia de una Armada Aérea imponente (cuya composición precisaremos más adelante, pero que en todo caso deberá ser, con mucho, superior a la de las Armadas Aéreas actualmente existentes), aun para las naciones más poderosamente armadas.

Hoy ninguna nación puede explicar el poder aéreo, considerando como una fuerza autónoma capaz de imponer la voluntad de una nación a la de otra.

Las Armadas Aéreas existentes no tienen una potencialidad bélica capaz de resolver una misión tan importante; siguiendo el ritmo actual, terminarían fatalmente por resultar medios auxiliares o de cooperación con la Marina y con el Ejército, y constituirían tan sólo un arma más entre las innumerables que habrán de ser empleadas en una próxima guerra. No quiere decir que esta aplicación carezca de importancia, pero no la tiene decisiva.

Estamos realmente en un círculo vicioso, porque por otra parte se dice: debemos prepararnos para la guerra pensando en los medios hoy existentes o que existirán en un futuro próximo, pero no debemos contar con los que se pudieran tener dentro de treinta o cuarenta años, y con los medios actuales no podemos depositar mucha confianza en la Aeronáutica. Y no se puede decir que los que esto afirman estén equivocados.

Pero nosotros replicamos: tened fe en esta nueva Arma, en sus posibilidades, en su poder bélico, y ayudad a la construcción de una gran Armada Aérea, no tal como hoy existe, sino tal como debe de ser para acomodarse a las misiones que, a nuestro juicio, se le deben y pueden asignar.

Hasta entonces, y mientras se discute, se pierde un tiempo precioso.

Si se cree, como los aviadores creen, que la Aeronáutica podrá tener una influencia determinante en los futuros conflictos o, por lo menos, producir un desequilibrio tal entre la capacidad ofensiva y resistente que determine el colapso del adversario, entonces habrá que dotarle de los medios que le permitan realizar aquellas misiones.

No se trata de llegar a cifras hiperbólicas o a presupuestos insostenibles. Desde hace nueve años vengo repitiendo que una Armada Aérea debe poseer más de 2.000 aparatos de línea (y por lo menos el triple de reserva), de los cuales más de la mitad deben ser de bombardeo. Es preciso que en menos de doce horas la flota aérea pueda lanzar un peso de unas 2.000 toneladas de bombas, que es lo que se considera suficiente para destruir una ciudad de medianas dimensiones. ¿Cuánto cuesta una flota aérea de esta entidad? De 1.500 a 2.000 millones, cifra soportabilísima aun para nosotros, siempre que exista el pleno convencimiento de que el rendimiento será adecuado a tal sacrificio financiero. Se ha difundido mucho un estudio alemán que calcula minuciosamente la cantidad de bombas necesarias para destruir a Berlín: 6.000 toneladas, o sea la carga de 3.000 aeroplanos o de 1.000 en tres incursiones. Estamos exactamente en el mismo orden de magnitud propuesto por nosotros. El gasto previsto de 2.000 millones (de liras?) ha sido juzgado como de valor astronómico, pero, por el contrario, para un objetivo tan importante debe ser considerado como

modesto. Recuérdese que durante la guerra cada tonelada de proyectiles lanzados por la artillería ha costado más de 200.000 (liras ?).

El arma eficaz de la flota aérea es el terror, así como la de la Marina puede ser el hambre y la del Ejército la ocupación efectiva del territorio. Se necesita diseminar inmediatamente el terror entre la población adversaria, destruyendo las ciudades, los centros, toda fuente de vida, para hacerla presa de un pánico insostenible que la obligue a rendirse.

Se protestará de la barbarie y de la violación del Derecho de Gentes, pero no debemos dejarnos impresionar. La guerra no es, ciertamente, una exhibición de cortesía o sentimientos humanitarios. Lo importante en la guerra es tener éxito e imponer la voluntad propia.

Si el arma del terror fallase, entonces la Aeronáutica podrá aportar una contribución directa a las armas terrestres y marítimas desempeñando misiones todavía bastante importantes, aunque, por cierto, no ya decisivas por sí mismas.

Con tales premisas, ¿cuáles son entonces los factores más importantes del poder aéreo?

- 1.º La Armada Aérea, valorada en su total capacidad bélica.
- 2.º La situación geográfico-estratégica.
- 3.º La organización de las bases.
- 4.º La potencialidad industrial del país.

La *situación geográfico-estratégica* tiene para la Aeronáutica la misma importancia que para las demás fuerzas armadas, y se podrían, por lo tanto, repetir aquí todas las numerosas consideraciones que por otros se han hecho para el caso del Ejército, y especialmente para el de la Marina, la cual precisamente ha encontrado en el ambiente geográfico las razones determinantes de su desarrollo y de su potencia. Pero creo más útil limitarme a observar que esta situación debe ser estudiada esencialmente con el fin de determinar la composición de las fuerzas en relación con los probables adversarios, las zonas de operaciones más convenientes, las características particulares de las fuerzas aéreas, de modo que resulten adecuadas a las distancias, al tipo de los objetivos que se han de batir y, todavía, al ambiente del terreno que se ha de sobrevolar.

Y aunque es cierto que el aeroplano no tiene, prescindiendo de su autonomía, ningún obstáculo para la navegación, no se pueden considerar exactamente del mismo modo las operaciones que se hayan de desenvolver, por ejemplo, sobre un macizo alpino, o las que hayan de tener lugar en una zona marítima o sobre un desierto.

La posición geográfico-estratégica influye también notablemente sobre los conceptos que determinan las cantidades relativas entre la magnitud y potencia de las tres fuerzas armadas, y, por lo tanto, se debe tener muy presente en los estudios y en los presupuestos que en cada Estado hayan de establecer la propia política militar, en general, y la política aérea, en particular.

La *organización de las bases* es el elemento fundamental para el empleo rentable de las fuerzas aéreas, porque si bien es cierto que éstas obran, combaten y atacan en vuelo, también no lo es menos que a causa de la limitación que por ahora tienen en su autonomía, sólo en tierra encuentran la posibilidad de recuperar su eficacia bélica.

Cuanto más bien organizados, equipados y numerosos sean los aeropuertos existentes en el país, tanto más las fuerzas aéreas podrán reducir a un mínimo indispensable el período crítico de la tregua combativa necesaria para poder efectuar los aprovisionamientos de toda clase. Pero la buena organización de las bases no tiene solamente una función eminentemente logística, sino que influye muy grandemente sobre la capacidad de maniobra de las fuerzas aéreas, contribuyendo a aumentar notablemente el rendimiento y la capacidad operativa de las

mismas. En efecto, la oportuna elección de los aerodromos permite efectuar desplazamientos oportunos y que responden por completo a las diversas necesidades. Las fuerzas mal desplazadas podrían perder gran parte de su eficacia, pues se encontrarían en condiciones de desventajosa relatividad en comparación con las del enemigo. La existencia de numerosos aeropuertos consiente la magnífica posibilidad de concentraciones repetidas en aquel sector que se juzgue más importante, mientras que al mismo tiempo permiten el ahorro de fuerzas en varias zonas cuando esto fuese necesario para engañar al enemigo o para sustraerlas a la ofensiva de las fuerzas adversarias.

La elección de bases oportunamente distanciadas, aprovechando, por ejemplo, las posesiones coloniales, permite alargar enormemente el radio de acción de los aparatos y hasta extender a otros continentes el dominio de las propias fuerzas aéreas.

La *potencialidad industrial del país* da el índice de sus posibilidades de resistencia. Sería perfectamente inútil poseer una potente Armada Aérea si la industria nacional, o por lo menos la del grupo de naciones aliadas, no estuviese en condiciones de mantener íntegra su actividad y aun posiblemente aumentarla hasta la decisión del conflicto. Además, la capacidad de producción del país determina, aun en tiempo de paz, el máximo desarrollo de las fuerzas aéreas, las cuales han de ser casi completamente renovadas cada cuatro o cinco años, y, en consecuencia, las fábricas han de poder asegurar anualmente una producción equivalente a una cuarta parte del total de los aparatos en servicio.

Respecto a este punto se debe hacer constar la notable diferencia que existe entre las fuerzas aéreas y las navales.

Las escuadras navales, aunque se hayan construido hace un buen número de años, conservan casi íntegra su propia eficacia, porque los navíos tienen una vida que se puede contar por decenios. Durante la guerra, no siendo que ésta se desarrolle en un intervalo superior a tres años, es imposible pensar en nuevas construcciones. Por lo tanto, la Marina conserva la misma entidad que tenga al comienzo de las hostilidades y no podrá ser aumentada en su potencia, por lo menos en sus unidades fundamentales. Por lo tanto, el país ha de limitarse tan sólo a conservar la flota en toda su eficacia y esto no requiere un esfuerzo excesivo.

Ahora bien: para las fuerzas aéreas las condiciones son muy distintas, porque en poco más de seis meses puede ser creada toda una nueva flota aérea, y, en consecuencia, el equilibrio de fuerzas entre los beligerantes puede sufrir notables variaciones durante el curso de las hostilidades. Pero hay todavía más. Mientras que en la Marina no ha ocurrido nunca, que yo sepa, que una nación haya cedido a otra unidades, en cambio, en la Aeronáutica, es posible la transferencia de imponentes fuerzas aéreas entre los países aliados o neutrales, sin que esto pueda ser impedido ni controlado. Esta circunstancia aumenta todavía más las incógnitas acerca de la valoración de las fuerzas contrapuestas. De todos modos, toda nación debe equiparse oportunamente para poder siempre mantener y mejorar sus condiciones aeronáuticas iniciales, y debe disponer de una organización fundamental para la movilización industrial del país y para asegurarse el adecuado aprovisionamiento de las materias primas necesarias.

Existen después factores que podríamos llamar de segundo orden, pero que, no obstante, encierran gran importancia, y éstos son:

- 1.º *Todo el sistema de artificios defensivos y de protección antiaérea*

Sin querer restar importancia a la debatidísima cuestión de la defensa del territorio nacional, tengo por oportuno repetir mi convicción de que no hay que depositar excesiva confianza en

la artillería antiaérea, aunque ésta se posea en cantidades imponentes. A su vez la Aeronáutica no podrá dedicar a la única defensa de los numerosos objetivos importantes más que una modesta parte de sus propias fuerzas si es que no quiere ver menoscabada su capacidad ofensiva que es la única que ha de tenerse en cuenta. Son todavía muy importantes las medidas precisas para la defensa antiaérea, para señalamientos, para los enlaces, etc. Estas medidas han de tender a contener y reducir al mínimo posible los inevitables daños de las naciones ofensoras y enemigas.

2.º *La distancia y la sensibilidad de los objetivos de la nación adversaria*

Se comprende enseguida que la distancia de los objetivos tiene una gran influencia sobre la carga ofensiva, pues al crecer la distancia ha de aumentar la autonomía de los aparatos y con ella el peso de combustible a costa de la carga militar. La autonomía necesaria puede ser de un orden tan elevado que haga desaconsejar la acción e incluso abandonarla. La distancia también influye sobre la seguridad, en cuanto que obligando a las fuerzas aéreas a permanecer por más tiempo sobre territorio enemigo aumenta el porcentaje de pérdidas.

La sensibilidad de los objetivos es un elemento que hay que tomar muy en consideración, siendo evidente que el rendimiento o los efectos de una acción ofensiva dependen, no tanto del peso de explosivo lanzado, sino más bien de la importancia, o todavía mejor, de la sensibilidad del objetivo batido. Cien toneladas de explosivos lanzadas sobre un centro o residencia de órganos vitales para la nación, valen ciertamente más que 1.000 toneladas volcadas sobre las crestas alpinas, aun siendo sobre un frente de guerra o sobre sus inmediaciones. A este propósito deseo recordar un artículo de carácter matemático, publicado por el coronel Cassone en la *Revista Aeronautica*, número de agosto de 1931; artículo que he leído con mucho interés, pero que me ha desorientado ante la inesperada conclusión, según la cual el desarrollo y existencia del arma aérea estarían subordinados tan sólo a la conveniencia de bombardear una franja de terreno muy próxima a la zona de contacto de los ejércitos, y esto fundado en que con el aumento de la *profundidad del frente* las fuerzas aéreas, por la rápida disminución del poder ofensivo y el notable aumento del riesgo, perderían casi toda su eficacia. Lo siento por las matemáticas, pero si éstas nos van a llevar a esta tergiversación de conceptos casi elementales, es mejor dejarlas a un lado. Es preferible «la inconclusión de lo opinable y la fatuidad del adjetivo» tal como dice el mismo autor.

Todos los puntos vitales, los centros directivos y de organización estarán lo más alejados posible del frente, y será preciso ir a batirlos allí donde estén, porque tan sólo su bombardeo puede llevar a consecuencias decisivas. Y esto debe ser considerado como lo más conveniente, aun cuando el peso del explosivo lanzable decrezca rápidamente, y aun cuando los aparatos se vean obligados a un mayor riesgo o usura. El arma aérea debe encontrar la razón de su existencia y de su afirmación en la ampliación cada vez mayor de los horizontes de su influencia, no ya circunscribiendo su acción a zonas restringidas donde la artillería y las granadas son más que suficientes para los efectos destructivos que es lógico esperar de ella. Este error se ha cometido ya un gran número de veces, cuando no siempre, durante la guerra, y es de suponer que no se querrá repetir.

3.º *El espíritu nacional, las características demográficas, las de agrupación y forma de gobierno, y las de cultura*

Concretándonos, por ejemplo, al continente europeo, es fácil comprender que una Armada Aérea tiene un poder diverso se-

gún se la dirija contra Inglaterra o contra Yugoslavia (es una suposición). Y refiriéndonos a otras partes del mundo tampoco es difícil comprender que una Armada Aérea en la China no podrá nunca desarrollar acciones decisivas, ya que la vastedad del territorio, la falta de comunicaciones y, sobre todo, la nula importancia que en aquel país se da a la vida humana (?), harían poco eficaces las acciones ofensivas. El poder aéreo es tanto más temible cuanto más culta es la nación atacada, cuanto más industrial es su estructura y cuanto mayores son su población y sus aglomeraciones urbanas.

4.º *El desarrollo de la Aviación civil*

El haber dejado para el último este factor no quiere decir que se trate del menos importante; no obstante, he querido poner en evidencia que no se debe sobrevalorar este elemento, como parece ser que hoy se tiene por moda el hacerlo. La Aviación civil tendrá una influencia mínima sobre la potencialidad de la Armada Aérea. En primer lugar, porque el número de aparatos y de personal que podría significar, representa una parte casi despreciable (siempre refiriéndonos a las Armadas Aéreas, tal como nosotros las concebimos) y, en segundo lugar, porque parece olvidarse que durante la guerra la Aviación civil, en vez de disminuir, deberá aumentar notablemente su tráfico para el transporte urgente de correspondencia, de personalidades, de personas, de mercancías, etc., etc., especialmente por lo que se refiere a la comunicación con las zonas de ultramar y con las colonias.

No sé si con respecto a esto existe ya en estudio o tiene realidad tangible un código que regule el empleo de la Aviación civil en tiempo de guerra por parte de los beligerantes o por parte de los neutrales, pero opino que nada deberá ni podrá impedir el mayor desarrollo de este medio de comunicación, que aun en tiempo de guerra puede encontrar una utilización más provechosa.

Naturalmente, este razonamiento se aplica a la Aeronáutica civil propia y verdadera y, desde luego, si se trata de Aviación militar enmascarada de civil, entonces ya es otra cosa.

Sobre todos estos elementos domina el factor moral, del cual es casi superfluo hablar. Este es común a todas las fuerzas armadas, y existe una copiosa literatura que, con justicia, lo exalta y lo pone en primerísimo plano. Por lo que a mí respecta, me es suficiente observar que, al contrario de todo lo que se pueda pensar, para la Aeronáutica el factor moral tiene todavía una importancia mayor, porque con mucha frecuencia los aviadores están llamados a obrar por separado o, por lo menos, alejados de toda posibilidad de control, y el riesgo inmanente es tanto más grave cuanto que debe ir siempre acompañado de una perfecta lucidez de pensamiento y de mente.

A este propósito, desearía referirme a lo que ha escrito el general Bastico hace ya algunos años: «La guerra aérea, si a primera vista puede parecer como una forma de lucha en la cual la máquina tiene la mayor importancia, en realidad es la más perfecta expresión de la inteligencia y del espíritu. De la inteligencia, porque ella debe apresar, encadenar y poseer el momento que huye y no se repite, y del espíritu, porque la percepción inmediata y la ejecución rápida y segura no pueden manifestarse si el corazón y la voluntad no vacilan».

Ahora bien: sobre este punto podemos estar muy tranquilos, porque el nuevo y ferviente clima espiritual existente en nuestro país parece haber encontrado precisamente en los aviadores los representantes más idóneos y más audaces de la orgullosa y osada sed de afirmación y de victoria de un pueblo que resurge.

Pero volvamos a la Armada Aérea.

¿Cómo se valora su capacidad bélica? ¿Basándonos en el número de los aviones? ¿Tomando como referencia el peso de explosivos que puede ser lanzado?, o ¿habremos de tomar como criterio la suma total de caballos de potencia utilizada?

Para la Armada Aérea existen, es cierto, graves dificultades de valoración. Mientras que en el Ejército o en la Marina una especie de normalización de unidades o grupos permite hacer en todo momento una comparación suficientemente exacta sobre la categoría de las fuerzas contrapuestas, en cambio, para las fuerzas aéreas los elementos de valoración son tan numerosos y tan inseguros que resulta realmente difícil, si no imposible, establecer un parangón aunque sea de un modo aproximado entre las diversas Armadas Aéreas.

Es realmente extraño que todavía hoy, aun en las cuestiones oficiales, se siga determinando la potencia aérea de una nación especificando el número de aviones que ésta posee. Cuando, por ejemplo, se ha dicho que Francia tiene 3.000 aviones, Rusia 2.000, etc., se ha dicho menos que nada.

Todos los factores ya examinados contribuyen en distinta escala al poder aéreo y determinan su valor desde puntos de vista múltiples que podríamos llamar *ambientales*; pero existen otros elementos que podríamos denominar *intrínsecos*, los cuales hace falta tener en cuenta con más precisión todavía para poder determinar la eficacia bélica de una flota aérea.

Tales elementos principales para cualquier tipo de aeroplano son los siguientes:

- 1.º Número de aparatos en línea, en reserva o en depósito.
- 2.º Carga máxima y especialmente carga militar transportable a una cierta distancia y a una cierta altura.
- 3.º Armamento (número de ametralladoras, cañones automáticos y sus afustes, posibles blindados, etc.).
- 4.º Características constructivas y aerodinámicas con referencia especial a la velocidad, la facilidad de maniobra en el aire y en tierra.
- 5.º Tipo y número de motores instalados.
- 6.º Características y tipo de las diversas instalaciones bélicas y de navegación.
- 7.º Duración media previsible.

Como se ve, hay de sobra para justificar la dificultad de juicio.

Pero esto no es todo: el rápido desgaste de los aparatos, el continuo y casi vertiginoso progreso de las construcciones aeronáuticas, imponen la necesidad de cambiar y renovar casi anualmente una buena parte de las fuerzas aéreas, de modo que ya el establecer una valoración exacta de la capacidad bélica

del conjunto de las fuerzas aéreas propias es un arduo problema. ¿Cómo no lo será el establecer un parangón entre las flotas aéreas de dos Estados comparando tan sólo el número de aviones! Sea como fuere, es, sin embargo, de prever que en un porvenir no lejano las Armadas del Aire se uniformarán, adoptando un número limitado de tipos considerados como los más idóneos, y esto sucederá tanto más pronto cuanto más rápidamente se consoliden las ideas, hoy todavía en vías de evolución, acerca de las doctrinas para el empleo de las nuevas Armadas, y, en consecuencia, de sus características de constitución.

Entonces el concepto de poder aéreo se engrandecerá de súbito con caracteres más destacados y precisos, y la potencialidad aérea ejercerá realmente sobre la política de las diversas naciones la influencia inevitable que pronosticamos y prevemos.

Además, no se puede ignorar que ya hace algunos años el poder aéreo ejerce de hecho tal influencia, aun cuando en tono menor o no muy ostensiblemente.

Basta hacer mención de toda la política de Inglaterra y de Alemania, no sólo en las relaciones internacionales, sino en las predisposiciones para la propia potencialidad bélica aérea. Basta recordar las modificaciones que la aparición de la nueva arma ha introducido en los conceptos logísticos de las fuerzas armadas de todos los países y las providencias tomadas para el empleo, lo más rentable posible, de las mismas fuerzas aéreas. Por último, a la Aeronáutica se le debe el nuevo concepto de la guerra integral, es decir, extendida al territorio de todas las naciones, y al cual hay que atribuir la intensa preparación destinada a prevenir moral y materialmente a todos los ciudadanos para los terribles efectos de la guerra aérea.

Pero estos síntomas, en sí ya importantes, no son sino los prodromos de influencias más decisivas y que culminarán en la intervención resolutive de que hemos hablado al principio.

No obstante, se dirá: todo esto está bien, pero hay que contar también con la existencia de una Aeronáutica adversaria. Naturalmente; pero no hay más que un medio para vencerla, y éste es llegar primero, ser el más fuerte.

Y para ser el más fuerte hace falta sentir muy profunda esta conciencia aviatoria; vivificarla con la adhesión más entusiasta; vivir la fe y la esperanza de los aviadores. Entonces el objetivo será alcanzado.

Por nuestra cuenta podemos decir desde hoy con las palabras del Duce dirigidas al *Consiglio delle Corporazione*: «Noi viviamo in questo periodo di alta tensione ideale. Ecco perchè noi — a grado a grado — daremo forza e consistenza a tutte le nostre realizzazioni, tradurremo nel fatto tutta la nostra dottrina».

