



ARMA AEREA

Estudio sobre la Península Ibérica como gran base aérea de operaciones

Por el Teniente Coronel PRADO CASTRO

II

Zona Sur o del Estrecho.—En el artículo anterior hemos estudiado la fuerte posición española en el Mediterráneo occidental, contando sólo con el teatro de operaciones aéreo que tenía por base nuestras costas levantinas y el archipiélago balear. Decíamos allí, que nuestra fortaleza en el espacio aéreo de aquella zona tenía un valor intrínseco propio, debido a la configuración misma del terreno, muy apropiado en general para dotarlo de abundantes campos de aviación, así como a lo ventajoso que resultaba para aquel reducto aéreo la protección avanzada que le proporcionaba la situación de las islas Baleares, partiendo en dos mitades la "ruta azul" francesa, flanqueando a la inglesa "ruta roja", y a distancias tácticas asequibles de las vecinas tierras argelinas como de las costas italianas y francesas del mar latino.

También decíamos que, conjugando la reacción aérea levantina con el apoyo aéreo que se le podría prestar desde nuestra zona del Protectorado y la zona del sur de la Península, el conjunto constituía un todo tan fuerte, que sólo nuestra determinación propia podía hacerlo verdaderamente ineficaz o inexpugnable. Esto es

debido a que en las guerras no es bastante con contar de antemano con una excelente situación estratégica o táctica, pues esta situación hay que revalorizarla constantemente con adecuadas medidas que modifiquen su valor, aumentándolas, si cabe, al máximo.

Esta zona del Estrecho de Gibraltar o del sur español ha sido en todo tiempo de una importancia marítima y estratégica excepcional, importancia que se ha acrecentado enormemente desde la apertura del canal de Suez a mediados del siglo pasado.

Por las aguas del Estrecho, y a la vista de las costas españolas de ambas orillas, cruzan constantemente buques de todas las nacionalidades, transportando un volumen de carga tan considerable, que es muy superior al que circula por los estrechos de Panamá y Suez juntos. Pero no es sólo esta circulación marítima lo que valora el Estrecho; hay, además, el hecho político notable de que une—no separa, sino que une—el Continente europeo con el africano, ya que sólo 25 kilómetros de mar existen desde los puertos de Algeciras o Gibraltar en Europa, al africano de Ceuta. No cansaré al lector con cifras estadísticas, pero algunas habrá que dar para ha-

erle comprender la importancia que puede tener esta comunicación entre Europa y Africa, pasando por España.

Tres procedimientos de transporte serán los que se utilicen: el terrestre, el marítimo y el aéreo. Aun en el supuesto de que no llegue a ser una realidad el túnel bajo el Estrecho—importaría 500.000.000 de pesetas, o sea lo que vale un moderno acorazado—, los puertos de Ceuta y Tánger tienen asegurado un porvenir brillantísimo. Como cabeceras de las comunicaciones marroquíes, ambos puertos de entrada permitirían, con los transportes ferroviarios, la explotación del Continente en un plazo no lejano. Las líneas Ceuta-Dakar, Tánger-Fez-Nigeria y Ceuta-El Cairo interesan a España de un modo principal.

El ferrocarril del "Oeste africano" afecta tanto a España, no sólo por el tránsito de viajeros y comercio con América, sino más bien porque acortará nuestras distancias a Ifni, Cabo Juby, las Canarias y Villa Cisneros. Desde Madrid se podrá ir a Dakar (Senegal) en dos días y a Buenos Aires en ocho, cifras bien exiguas por cierto; además, no hay que olvidar que el ferrocarril constituye en países atrasados el mejor procedimiento de penetración, lo que permitirá no sólo la revalorización de nuestras lejanas posesiones del Sáhara y su mejor explotación, sino también un mayor prestigio nuestro en el oeste africano. El ferrocarril Ceuta-El Cairo supondrá la unión de América del Sur y Asia con el Continente europeo, por lo que nuestro enclave marroquí cobrará un extraordinario valor.

Como cabeceras de las comunicaciones marroquíes, Tánger y Ceuta sobre el Estrecho, y Melilla sobre el mar de Alborán, pueden convertirse en "puntos claves" de la futura red continental. El Estrecho de Gibraltar en 1935-36 absorbía el 76 por 100 del tráfico mundial; a la vista, por tanto, de estos puertos, que dejaban pasar sin apenas beneficiarse por ello, de este tan importante lugar de tránsito comercial.

Tánger, ciudad internacjonalizada, pero dentro de la órbita de nuestra economía marroquí y peninsular, tiene buen puerto y no está mal comunicado actualmente con el interior; ignoramos su futuro exactamente, pero no creemos quivocarnos al asegurar que su porvenir dependerá siempre de la influencia que sobre él ejerce nuestra nación. Por su situación geográfica y su ambiente español y marroquí, estrechamente unidos por su escaso "hinterland", por

su tradición y su cultura, es una típica ciudad andaluza; ni ambiciones políticas internacionales, ni la creación de intereses extranjeros, podrán desterrar o anular nuestra preponderancia sobre aquella plaza, que cada vez es más importante en el crecimiento constante de la vida ciudadana.

Ceuta es, en períodos normales, uno de los más importantes puertos comerciales españoles. Su movimiento sigue una curva ascendente en constante progresión; así, por ejemplo, diremos que si el año 1923 registró la entrada de 2.079 buques, con 892.000 toneladas de desp'azamiento, el 1935, anterior a nuestra guerra de Liberación, y, por tanto, aún año normal, aquellas cifras se elevaron a 3.416 barcos, con 3.612.000 toneladas. Se observará claramente la gran diferencia de ambas cifras en sólo doce años de vida de un puerto que todavía no llegó a alcanzar su punto culminante. Como puerto de transbordo y soldadura de líneas férreas y terrestres, Ceuta, punto crucial de las rutas marítimas, puede alentar una política de altos vuelos y ser en un próximo futuro nuestro "punto clave" de toda la acción africana. La unión Ceuta-Tetuán-Fez beneficiaría notablemente a aquella población, comunicándola con el interior del inmenso imperio, y, enlazándola con el ferrocarril Rabat-Fez-Orán, la podría ligar indirectamente con el transhariano que parte de Nemours, en el Oranesado.

El puerto de Melilla, en la parte oriental de la Zona, goza también de magníficas condiciones. Su distancia a Uxda es sólo de 158 kilómetros, salvados por buena carretera, cuyo tráfico aumenta sin cesar. A Tazza, por Guercif, sólo hay 250 kilómetros de recorrido; esta unión con Uxda y Tazza le permite acercarse al ferrocarril francés Atlántico-Mediterráneo, si bien la división política de las zonas de Protectorado entre España y Francia limitan o merman el beneficio.

Si alguna vez se construyese el ferrocarril Melilla-Uxda, podría esa ciudad convertirse en el puerto de embarque de los productos que transportase el "Mediterráneo-Níger", y en zona industrial de primer orden, creada a base de los yacimientos de hierro próximos a ella, aunque le faltase el carbón, que, por otro lado, no es improbable que deje de existir en nuestro Protectorado.

Este estudio somero de nuestros puertos norteafricanos y de las comunicaciones que en ellos

pueden tener su cabecera, no tiene más objeto que demostrar la importancia que para nuestra economía y la de nuestro Protectorado tiene este problema de comunicaciones, que entraña a su vez la gran preocupación política que España debe sentir por esta parte tan interesante del Estrecho, cobertura a su vez en el aspecto estratégico de nuestra Península por el Sur.

Nuestra zona del Protectorado, con relación al conjunto del Imperio marroquí, dependiente a su vez de Francia, es una faja estrecha de su parte septentrional, cuya longitud aproximada es de 200 kilómetros, por 50 kilómetros de anchura media, si bien alcanza los 72 en el litoral atlántico. El desarrollo de costas es de 442 kilómetros en el litoral mediterráneo y del Estrecho, y de 72 en el litoral atlántico, lo que hace un total de 514 kilómetros. Su superficie es, pues, de algo más de 20.000 kilómetros cuadrados, con unos 900.000 habitantes, estando la zona dividida en siete regiones geográficas, llamadas Guelaia, El Garet, Rif, Senhaya, Gomara, Yebala y El Utamien o Sahel, con 984, 3.322, 4.485, 598, 2.590, 6.812 y 1.664 kilómetros cuadrados, respectivamente; las dos primeras y la última son, prácticamente, llanas y susceptibles de ser convertidas en inmensos aeródromos al Mediterráneo y al Atlántico.

Con respecto a su relieve, distinguiremos en ella tres zonas diferentes: la oriental, de grandes estepas, en las que, por excepción, se alcanzan pequeños macizos aislados, con alturas no superiores a los 1.000 metros; la central, muy montañosa, con rápidos y cortos contrafuertes hacia el Mediterráneo, en donde las alturas llegan a los 2.500 metros; la occidental o atlántica, con macizos cuyas cotas no pasan de los 1.000 metros, y amplias llanuras cultivadas al lado del mar.

Por su relieve acentuado en su parte central, los nativos han considerado siempre esta zona como un verdadero baluarte del Islam contra la Cristiandad, de igual modo que se han considerado independientes de la soberanía de los Sultanes residentes en poblaciones de la actual zona francesa. Este amor a la independencia, su espíritu guerrero, su belicosidad acentuada, sus mismos cultivos, netamente mediterráneos, hacen del Rif—nombre más generalizado—un pueblo beber, con características bien diferentes de la de sus convecinos de Argelia o el Marruecos francés. Su traducción misma—Rif quiere decir "orilla" o "ribera"—convierte al pueblo de esta zona en un ser con aficiones marineras,

siquiera sean estas aficiones muy rudimentarias por el gran atraso sufrido en su género de vida y en su cultura.

Estas características raciales, su topografía, la vecindad a nuestras costas, que siempre, en el transcurso de la Historia, tanta influencia ejerció sobre este país, nos son sumamente favorables. A pesar de la escasez de territorio, de su pobreza en productos de todas clases, nuestro Protectorado se ha convertido en un lugar de importancia extraordinaria en el aspecto estratégico. Es una cabeza de puente tan sólida, asentada en uno de los lugares más importantes del globo, que por sí sola concede a la nación que la posee, o sea España, un rango de primera fila en el concierto mundial del juego de intereses. Desde los puntos dominantes de nuestra zona se puede alcanzar muy fácilmente, con sólo descolgarse, el amplio valle del Sebú, que lleva a las estribaciones del Atlas. Grandes ciudades africanas—Fez, Mekinez, Rabat, Casablanca, Marrakés—están al alcance de la mano, a escasas jornadas de marcha, sin apenas dificultades.

Aeronáuticamente el problema es mucho más sencillo todavía. La parte del mar al oeste del Estrecho (la llamada Bahía de España), el Estrecho mismo y el mar de Alborán, forman un conjunto marítimo de pequeñas proporciones que puede ser *cerrado absolutamente* al tráfico marítimo desde nuestros aeródromos de Andalucía o del Marruecos español; la posesión inglesa de Gibraltar, la ciudad internacionalizada de Tánger, se verían así tan asfixiadas, que sería imposible de mantener su defensa por algún tiempo ante el poder de las bombas de nuestros aviones.

La multitud de campos de aviación construidos o de muy fácil construcción en las partes llanas de ambas orillas peninsulares, impedirían la circulación aérea del tráfico o la incursión aérea guerrera en el cuadrilátero Cabo San Vicente, Larache, Melilla, Cabo de Gata, que sería inexpugnable y extendería su radio de acción táctica por el Marruecos francés hasta el Atlas, la mayor parte de Argelia y el Mediterráneo occidental, solapándose de esta manera con las fuerzas aéreas que podrían partir de nuestras costas levantinas o del archipiélago balear. Es, pues, el factor aeronáutico, por sí solo, lo suficientemente fuerte y poderoso para poder prescindir incluso de la cooperación naval, que, por otra parte, solamente podría ser prestada desde nuestras bases navales de Cádiz y Cartagena. Sólo interceptaría a nuestras fuerzas na-

vales el Peñón de Gibraltar, si éste no pudiese ser anulado a su vez en todo momento por la actuación de nuestras fuerzas aéreas.

En el Marruecos francés, la gran arteria de circulación por carretera y ferrocarril de Argelia a Casablanca se encontraría batida a todo lo largo de su recorrido por nuestros aparatos de caza o de bombardeo ligero, que pronto llegarían a inutilizarla completamente, despegados de los campos marroquíes del Protectorado e incluso de los andaluces.

En el terreno estratégico, la verdadera fortaleza de este teatro de operaciones aéreo radica en la región andaluza. Varios son los factores que avaloran esta privilegiada situación: 1.º Su extensión superficial, que llega a sumar 87.100 kilómetros cuadrados, con grandes extensiones de terreno llano en el valle del Guadalquivir, muy aptos para la construcción de campos de aviación de grandes dimensiones. 2.º Su excelente climatología, que permite operar en todas las estaciones del año, de día o de noche. 3.º Su cercanía y buenas comunicaciones terrestres con el resto del núcleo peninsular, lo que le permite ser abastecida de las materias propias para la guerra (hombres y pertrechos), convirtiendo así a esta región en la natural base logística para la conducción de guerra hacia nuestras rutas meridionales y coloniales (Africa y Canarias). 4.º De la región andaluza partirían la mayor parte de las fuerzas aéreas nacionales que tuviesen por objetivo el control del Atlántico hasta las Canarias, el bombardeo lejano de los objetivos enemigos africanos, especialmente del Marruecos francés, y el apoyo aéreo a las formaciones aéreas destacadas en nuestra zona del Protectorado. 5.º Con las fuerzas aéreas de las provincias orientales (Granada y Almería principalmente) se reforzaría la actuación de aquellas otras que operasen desde las proximidades de Cartagena en nuestras costas levantinas y a las que tuviesen a Melilla como base de partida.

Considerando el Estrecho de Gibraltar como lugar común de donde partiesen las ofensivas aéreas, o como centro de reunión de los aparatos despegados de los aeródromos andaluces y norteafricanos, serían alcanzados, en un radio de 1.500 kilómetros, las proximidades de las islas Azores, en pleno Atlántico; los archipiélagos de las islas Madeira y las Canarias, enfrente a las costas occidentales de Africa; gran parte del desierto del Sáhara; la costa del norte de Africa, hasta las proximidades de la isla de Malta; todo el Mediterráneo occidental, incluí-

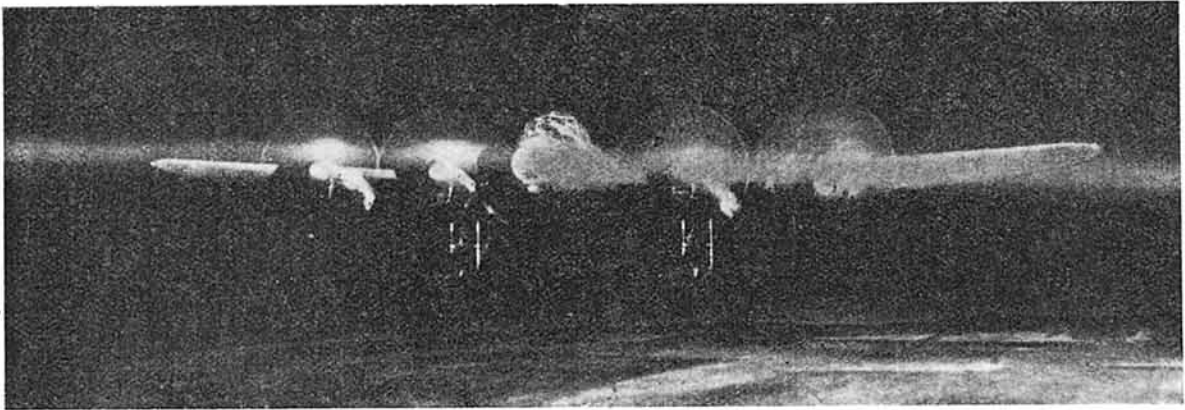
das las grandes islas francesas e italianas, y la costa de los golfos de Génova y de Lyon. En este amplio semicírculo quedarían englobados, por tanto, puntos y regiones de importancia vital para el comercio, la navegación, el prestigio y los intereses de España, Portugal, Francia, Italia e Inglaterra, que es lo mismo que decir del mundo occidental europeo.

Si el radio de acción lo ampliásemos a 3.000 kilómetros, nuestros aparatos podrían sobrevolar la costa africana hasta la entrada del Golfo de Guinea, rebasar las islas de Cabo Verde y cubrir casi todo el Mediterráneo. Con ello el tráfico en el Atlántico se vería seriamente afectado por nuestras alas, que, reforzadas por las que partiesen de las Canarias y nuestros aeródromos de Cabo Juby, Villa Cisneros y la Agüera sobre el Atlántico, llegarían a interrumpir las líneas de tráfico mundial que llevan a la América del Sur y a la ciudad del Cabo.

Creemos queda bien patente la importancia suma que para nuestra nación supone el mantener con firmeza en sus manos la supremacía aérea local en esta parte del mundo, tan interesante como diversa en el aspecto geográfico. Otros factores todavía aumentan el valor de esta situación especial de nuestra trayectoria atlántica y africana; factores que vamos a estudiar inmediatamente en el campo aéreo de la estrategia. Se trata de nuestras islas Canarias y de las posesiones en nuestro Sáhara y en el Golfo de Guinea.

Islas Canarias, Ifni y Cabo Juby.—El archipiélago canario, formado por siete islas de no grandes dimensiones y numerosos islotes, suma un total de algo más de 7.000 kilómetros cuadrados. Su distancia a la Península es alrededor de los 1.500 kilómetros—de Gran Canaria al Estrecho de Gibraltar hay 1.350 kilómetros—, y de sus islas más orientales—Lanzarote y Fuerteventura—a las costas de nuestro Protectorado del Sáhara, en Cabo Juby, hay sólo 100 kilómetros de mar.

De origen volcánico, el relieve canario, en general, es abrupto, alcanzándose en la isla de Gran Canaria cotas de 2.000 metros, que son sobrepasadas en la isla de Tenerife por el Pico de Teide, que llega a 3.710 metros. En las islas más pequeñas de La Palma—Gomera y Hierro—las altitudes alcanzan, respectivamente, 2.361, 1.484 y 1.320 metros. Este acusado relieve y la vegetación arbórea o el parcelamiento para el cultivo en terrazas que descienden



Bombardero tetramotor de regreso de una operación nocturna.

hasta el mar, las hace poco aptas para la construcción de abundantes aeródromos a pesar de sus favorables condiciones meteorológicas. Sólo las islas orientales de Lanzarote y Fuerteventura, de escaso relieve, con extensas llanuras de vegetación esteparia por la carencia de agua, limpias, además, del abundante arbolado que tienen las occidentales, pueden ser susceptibles de dotarlas de campos de aviación en abundancia, a pesar de su pequeña densidad de población, su escasez de comunicaciones marítimas y la mala calidad de sus puertos de atraque.

No obstante los inconvenientes reseñados, la situación excelente de este archipiélago en pleno Atlántico, muy próximo a las costas africanas españolas y sobre las rutas marítimas que conducen a América del Sur y a la ciudad del Cabo, hacen de estas islas una inmejorable base operativa—aérea y marítima—para estrangular o interrumpir el tráfico atlántico que pasa a la vista de sus costas o de su cielo.

Su poder ofensivo tiene que ser conjugado con el que le puede prestar el apoyo aéreo de nuestro Protectorado sahariano desde los infinitos campos que pueden establecerse a lo largo de la extensa faja de terreno que hay desde Ifni hasta el Cabo Blanco, a 21 grados de latitud Norte, limitando ya con el Senegal.

Por muchos políticos y aun por bastantes tradistas militares, se ha considerado problema eminentemente naval el poder estratégico de estas islas, tanto en su aspecto ofensivo como en el de su defensa. Pudo haber sido cierto esto hace unos cuantos lustros solamente; pero el empleo de la Aviación ha hecho cambiar el aspecto del problema radicalmente. Sin contar con que en dichas islas no tenemos ninguna bahía susceptible de ser convertida en una buena base

naval, ya que los puertos de Tenerife y el de La Luz, en Gran Canaria, lo son esencialmente comerciales, hay que considerar que aun disponiendo de una poderosa Escuadra, limitada, desde luego, por nuestras escasas disponibilidades económicas, la gran exposición que ambos puertos podrían correr ante el ataque aéreo proveniente del mar o de los aeródromos instalados en las costas vecinas africanas, las harían tan vulnerables que podrían ser inutilizadas completamente en escaso número de días. Su misma distancia a la Península, de donde le llegarían los refuerzos necesarios por vía marítima después de larga travesía, sólo podría verificarse si en su recorrido el cielo fuese completamente asegurado.

Una política aérea previsora podría construir en las diversas islas el número conveniente de aeródromos necesarios tanto para su defensa como para su enlace y coordinación de esfuerzos con los de la Península y los territorios de Ifni y el Sáhara español. Un poderoso triángulo aéreo—islas Canarias, Villa Cisneros, Ifni—aseguraría la defensa del cielo en nuestra África occidental de un modo compacto y armónico, aun dentro de la lejanía a las bases logísticas peninsulares, mientras que serviría de igual modo como ariete ofensivo para emprender las acciones aéreas contra un amplio semicírculo atlántico que, partiendo del Estrecho de Gibraltar, englobase los vecinos archipiélagos de las Azores, Madera y Cabo Verde, terminando de nuevo en las costas africanas del Senegal, rebasados los estratégicos lugares de San Luis, Dakar y Bathurs, enfrente de las costas brasileñas.

Los aeródromos isleños serían a modo de avanzadilla de los innumerables campos de aviación que se pueden construir en nuestros domi-

nios saharianos, constituyendo todos ellos un conjunto sometido al mismo Mando, con cometidos parecidos y recíprocos intereses.

Ifni.—Esta posesión española es de muy pequeña extensión, pues sólo cuenta con unos 2.000 kilómetros cuadrados. Dista de la Península alrededor de 1.000 kilómetros, y está situada muy próxima a las Canarias y al Sáhara español.

Su forma rectangular, de escasa profundidad, a modo de una incrustación muy pequeña en la enormidad del Imperio francés, que la envuelve por todas partes excepto por el litoral; su escasa riqueza y la carencia de un buen puerto, la convierten en un territorio difícilmente defendible si previamente no se cuenta con la amistad francesa.

Su valor militar es, pues, escaso si no se le prestase eficaz ayuda, que sólo puede recibir de nuestro Protectorado sahariano y de las Canarias; ayuda que, por otra parte, tiene que ser eminentemente aérea dado lo acantilado de sus costas y la carencia de puertos. Su zona litoral es una estrecha llanura de unos cuatro kilómetros de ancho como máximo, dominada a su vez por una franja montañosa poco elevada que corre paralela al mar, sirviendo de peldaño a la terraza relativamente llana del interior. Ciertas partes llanas de esta zona interior son susceptibles de ser convertidas en buenos aeródromos que reúnan excelentes condiciones de suelo y climatología.

En Sidi-Ifni, capital del territorio, se trabaja actualmente en la construcción de un muelle de atraque, que una vez terminado hará cambiar notablemente la importancia de este país. Tiene desde hace tiempo, en sus inmediaciones, un buen aeropuerto, que le une con España, Cabo Juby y Canarias, sirviendo de colector para su escaso tráfico actual.

Sáhara español.—Este territorio desértico ha cobrado con el empleo de la Aviación una excepcional importancia. A lo largo de su extenso territorio, con un litoral de costa baja y arenosa en general, corren las líneas aéreas que de Europa llevan a la América del Sur. Su extensión territorial pasa de 250.000 kilómetros cuadrados; carece de puertos de importancia y no tiene apenas vegetación; el país, ascendiendo gradualmente hacia el interior en forma de terrazas, es casi todo él un inmenso aeródromo, sin más límites para su utilización en la guerra que la carencia absoluta de ferrocarriles, aunque tiene algunas buenas carreteras y excelentes pistas para el transporte terrestre.

En la actualidad, a lo largo de su litoral, de unos 1.000 kilómetros, existen los magníficos aeródromos de Cabo Juby y Villa Cisneros, además de otros muchos campos de socorro entre ambos y en el interior. La escasez de agua potable, como ligeras modificaciones que sufre el terreno de aterrizaje, a causa de los arrastres de arenas que traen los vientos que soplan del Desierto, todo ello fácilmente subsanable, rebajan algo la importancia de los aeródromos saharianos.

El valor militar de este país, enclavado entre el Océano y la inmensidad del Imperio francés sahariano, puede enjuiciarse así: 1.º La gran longitud de costa sobre el litoral occidental africano, a medio camino entre los puertos franceses de Marruecos (Casablanca, Mogador, Safi, Agadir) y los de la Gambia y el Senegal (San Luis, Dakar, Bathurs). 2.º Su profundidad hacia el interior del Desierto, lo que le da importancia política, a la vez que consistencia física, para operaciones ofensivas de envergadura o simplemente para una defensa coherente. 3.º Su situación geográfica enfrente de las islas Canarias, flanqueando entre ambos territorios las rutas marítimas del Atlántico e interrumpiendo totalmente las que discurran bordeando el litoral africano. 4.º Con respecto al Continente africano, estas posesiones han de servir de umbral de las relaciones con el exterior de los extensos países que forman el "hinterland" de Ifni y del Sáhara español, siendo a su vez la única salida natural del Gran Desierto. 5.º En un porvenir inmediato estos países serán atravesados por el gran ferrocarril litoral africano que de Ceuta o Tánger lleve hasta Dakar, uniendo Europa con América, de igual modo que hoy en día son ya atravesados por los servicios aéreos de transporte de gran número de países, comunicaciones aéreas que se incrementarán aún más en un futuro inmediato.

Posesiones españolas del Golfo de Guinea.—Están formadas estas posesiones por diversas islas, situadas en aquel amplio golfo, y la colonia del Muni o Guinea española en el Continente.

Este último territorio, situado en el fondo del Golfo de Guinea, forma un rectángulo de 125 kilómetros en sentido Norte-Sur, por 200 kilómetros en el Este-Oeste, o sean unos 25.000 kilómetros cuadrados de superficie.

El país es una extensa penillanura de 600 metros de altitud, de la que emergen varios sistemas montañosos, con alturas que llegan a 1.500 metros y con una zona menos elevada de 300

metros sobre el nivel del mar. Cubierto todo él de una exuberante vegetación, en donde la selva virgen ocupa inmensas extensiones y llega hasta las mismas orillas del mar.

Su insalubridad para el europeo (más acentuado este inconveniente en las costas que en las altiplanicies del interior); su escasez de buenas comunicaciones, aunque algunas carreteras han sido ya construídas entre la selva; la carencia de puertos aceptables; la naturaleza psicológica de sus moradores, poco aptos para el trabajo y de valor nulo para la guerra, hacen que este país, en los comienzos de su colonización y tan alejado de la metrópoli, no tenga importancia de consideración para pretender su conservación en una conflagración en que peligre su existencia.

En la actualidad, el aeródromo de Bata le une por el aire con Santa Isabel, y está en estudio, siendo quizá una próxima realidad, su unión aérea directa con España a través del Continente africano.

Además de la Guinea continental, ejerce España su soberanía sobre las islas de Fernando Poo, Annobón, Corisco y los dos islotes de Elcbej.

Fernando Poo, de 2.000 kilómetros cuadrados de superficie, dista en línea recta unos 72 kilómetros del Continente. Es de relieve acusado, con alturas de cerca de 3.000 metros, como el Pico de Santa Isabel, y está toda ella cubierta de espesa vegetación y cultivos tropicales. Existen dos bahías en las costas occidental y oriental, llamadas de San Carlos y de la Concepción, siendo la primera amplia y segura. Hay un aeródromo poco importante en Santa Isabel que la une con la Guinea, siendo la distancia de Bata a aquella población de 240 kilómetros.

Annobón le sigue en importancia; es de parecida constitución y tiene de 25 a 30 kilómetros de circunferencia. Está al SO. de Fernando Poo y dista 300 millas de ella.

Corisco, que dista 24 kilómetros del Continente, mide 14 kilómetros cuadrados de superficie y es llana.

El valor de estas islas y de la Guinea radica sólo en las posibilidades de extracción de sus materias primas, tales como el cacao, el caucho, las maderas de todas clases, en especial el okumen, muy utilizado en la construcción de aviones, el café y el aceite de palma. Espera a estos países un risueño porvenir en el aspecto económico, aunque por el momento haya que esperar a vencer las grandes dificultades que suponen

la carencia de mano de obra calificada, sus difíciles comunicaciones marítimas por la escasez de puertos y su insalubridad para el hombre blanco.

Militarmente hablando, habrá que esperar a su revalorización en el campo económico para cumplir una importancia que siempre será relativa. Dista la Guinea de Las Palmas en Gran Canarias unos diez días de navegación y bastante más de 3.000 kilómetros en línea recta del aeródromo de Villa Cisneros en el Sáhara español, únicos lugares que en el aspecto naval y en el aeronáutico podrían prestarle apoyo eficaz. Requiere este apoyo, de todos modos, bien la cooperación francesa e inglesa, o por lo menos su benevolencia, ya que de suceder cosa contraria, sus comunicaciones aéreas o navales serían cortadas por aquellas Potencias desde sus colonias del Africa occidental (Senegal, Costa de Marfil, Dahomey, por Francia; Sierra Leona, Costa de Oro, Nigeria, por Inglaterra).

Por tanto, habría que abandonar a su suerte incierta la conservación de estos territorios, que por otra parte, dada su lejanía de la Península y su excentricidad con respecto a las comunicaciones que llevan a América, e incluso a la Ciudad del Cabo, no influiría en el curso de la guerra aun con más fortaleza militar por nuestra parte que la que hasta ahora se prestó a aquellos territorios coloniales.

Zona Noroeste o Atlántica.—En esta región operativa, la más importante en el aspecto logístico de cuantas divisiones se hagan en el mapa peninsular, incluimos las tierras bañadas por el Atlántico, desde la desembocadura del Miño, en la Punta de Santa Tecla, hasta la del Bidasoa, por Fuenterrabía.

El país gallego, las tierras de Asturias y Santander, y el país vasco, constituyen, por su climatología parecida, su fuerte densidad de población, su riqueza minera, industrial y agrícola, y por la separación geográfica de la meseta central que la orla montañosa cantábrica le proporciona, un conjunto aeronáutico que sólo tiene el inconveniente de su gran extensión longitudinal y escasa profundidad.

La mayor superficie del suelo gallego; su relieve menos acusado, que tiende a la penillanura; su misma situación marítima, tangente al tráfico intenso que pasa apoyándose en los cabos de su costa, tan recortada, hacen de Galicia, en particular, la más apropiada base aeronáutica para operaciones aéreas de envergadura que España puede preparar en aquella parte de su

territorio que mira al Atlántico Norte. Formando frontera con Portugal, país amigo, la influencia atlántica que tanto Galicia como Portugal acusan notoriamente en vegetación, clima e intereses, hacen que en el aspecto aeronáutico se confundan, por así decirlo, las trayectorias españolas y portuguesas.

Orientada la Península hacia el Atlántico, con sus costas occidentales mirando al balcón de enfrente norteamericano—Vigo se encuentra en el mismo paralelo que Nueva York, del que dista 5.220 kilómetros—, la tradición histórica marinera, el presente del comercio mundial, el futuro de las comunicaciones aéreas, hacen a los dos Estados peninsulares fuertemente solidarios de un destino común, si bien cada uno de ellos conserve independiente su propia personalidad y experiencia histórica.

En una conflagración mundial futura, todos los lugares del planeta serán favorables teatros de operaciones, si bien no todos, sin embargo, tendrán idéntica importancia y categoría. El Atlántico Norte—sin lugar a dudas—será en la futura guerra, como sucedió en las dos últimas mundiales, el "lugar clave" de las comunicaciones marítimas, reforzadas estas comunicaciones poderosamente en la guerra 1939-1945 por el intenso tráfico aéreo establecido de las costas americanas a las europeas, y recíprocamente.

Actualmente, aunque en los principios de su organización y posibilidades, la actuación de las líneas aéreas intercontinentales, tanto europeas como americanas, sobrevuelan este mar con tal regularidad en el horario y tal exactitud en el tráfico, que se ha convertido este sistema de locomoción como el preferido por el público, ya que, aparte de aquellas características que llamaremos de "seguridad", reúnen otras muy convenientes y nada despreciables, tales como la rapidez, baratura y comodidad.

Sólo falta conseguir en los aviones una mayor capacidad en carga y pasaje para que las antiguas y poderosas Compañías de navegación marítima, que rivalizaron durante años en conseguir aumentar el tonelaje y rapidez de sus barcos—el "Normandie", los "Queen Mary" y "Elisabeth", los "Europa" y "Brema"—cedan paso a los gigantes del aire o desaparezcan arruinadas.

Lo que decimos del Atlántico Norte tendremos que extenderlo de igual modo a su parte sur, pues si hasta ahora es bastante menor el tráfico en el hemisferio meridional que en el

septentrional, las posibilidades futuras de los países suramericanos y las de los establecidos en las costas africanas opuestas son verdaderamente inmensas. No olvidemos que tanto la enorme Africa como la cuenca del Amazonas constituyen la reserva humana en abastecimientos y demografía, que todavía se encuentra en comienzos de utilización.

Pues bien: en el punto medio aproximadamente de este torrente circulatorio se encuentra la Península Ibérica o los países que de ella dependen o de ella se nutren. Sin género de duda, las líneas aéreas que acapararán la mayor densidad de tráfico serán las que unan Europa con América del Norte, y Europa o el Mediterráneo con la América del Sur.

En la línea Europa-América del Norte se pueden seguir tres rutas diferentes, en la que la más septentrional es ajena totalmente a la influencia ibérica; tal es la que enlaza las tierras nórdicas de Terranova, Groenlandia e Islandia con Irlanda. La ruta directa Terranova-Irlanda, más al sur de aquélla, no afecta en su comercio a la Península Ibérica, pero es, en cambio, lo suficientemente próxima en la segunda mitad de su recorrido, y sobre todo en su arribada europea, para poder ser interceptada desde los aeródromos del norte de España, los gallegos principalmente. Por último, la tercera ruta, Nueva Yor-Azores-Lisboa, es totalmente hispánica, ya que su importancia no radica en su terminación en tierras portuguesas o españolas, sino en la unión y prolongación con otros países o tierras europeas o mediterráneas.

Las líneas que enlazan a Europa o el Mediterráneo con América del Sur habrán de apoyarse forzosamente en nuestra Península o en las tierras sometidas a dominio hispánico. Aparte de Lisboa, que recogerá el tráfico que provenga de la Gran Bretaña, tráfico que forzosamente sobrevolará la región gallega, serán los aeropuertos de Barcelona, Madrid o Sevilla, en la Península, los que absorban el total del tráfico, para darle curso hacia las costas occidentales de Africa. Sevilla-Canarias-Islands de Cabo Verde-Natal, y Sevilla-Villa Cisneros-Bathurst-Natal, serán las dos rutas de unión más importantes que cruzarán el Atlántico septentrional, apoyándose en una gran parte de su recorrido en aguas netamente españolas y que pueden ser interceptadas en los principios de su recorrido, desde las bases del norte de España, apoyando la acción de las fuerzas aéreas del sur de la Península.

Las posibilidades de acción de la aviación de guerra española, en lo que respecta al Atlántico situado al norte del Ecuador, hay que situarlas en dos zonas bien diferenciadas geográfica y climatológicamente, pero, sin embargo, complementarias, dado el actual radio de acción de los modernos aviones: la zona del Estrecho o africana ya estudiada, y la zona del Noroeste o europea, aunque se la llama Atlántico impropia-mente, quizá debido más a su ubicación en la geografía peninsular que a consideraciones de proyección ultramarina.

Concretamente, habrá que situar en la región gallega toda la efectividad de nuestro potencial aéreo, porque ella sola reúne en sí las características primordiales para un amplio y seguro despliegue de fuerzas aéreas. Quizá le falte en los momentos actuales la instalación de una industria aeronáutica que respalde aquella potencialidad, así como también una todavía deficiente manera de comunicarse con el interior del país; pero ambas desventajas actuales están compensadas ampliamente por su favorable situación geográfica y por la extensión superficial, que la hacen apropiada para ser dotada de los mejores campos de aviación de nuestra faja costera que mira al Norte.

Suman las cuatro provincias gallegas 29.154 kilómetros cuadrados de superficie, con más de dos millones de habitantes, de los cuales la mayor parte se dedican a la agricultura y viven en pequeñas agrupaciones urbanas o aldeas, muy diseminadas por el campo; este género de vida campesina, su misma psicología colectiva, propicia a la resignación y al sufrimiento que envuelve al hombre del agro, capacitan a sus moradores para "encajar" cuantos golpes provengan de la lucha aérea y poder aguantar estoicamente las destrucciones enormes que aquella trae por añadidura.

Una red de campos de aviación para la caza propia pueden ser construídos a lo largo de su extenso y recortado litoral, aprovechando los valles de sus numerosos ríos, que mueren en el mar, formando las espléndidas y bien resguardadas "rías", muy semejantes a los "fiords" escandinavos. En estas desembocaduras fluviales, que por su amplitud y resguardo se parecen a pequeños lagos interiores, podrían construirse de igual manera numerosas bases para hidroaviones, duplicando de este modo la potencialidad aérea del litoral. Este conjunto defensivo-ofensivo del litoral gallego se vería enormemente incrementado por la actuación de las fuerzas aéreas desplegadas en el interior de la región.

Dos provincias principalmente—La Coruña y Lugo—son las más apropiadas para la instalación de aeródromos interiores, con misiones típicamente de orden estratégico o de actuación a grandes distancias, debido a las siguientes circunstancias: 1.^a Su no muy acusado relieve, lo que hace que exista un triángulo interior relativamente llano, bien servido por comunicaciones ferroviarias y centrado con respecto al conjunto regional, que une las poblaciones de Santiago, Monforte de Lemos y Lugo. 2.^a La proximidad a las bases navales de El Ferrol, Marín y Ríos de los campos de aquel triángulo, sin los inconvenientes anejos a hallarse colocados en la misma costa, lo que facilita su defensa e integridad relativa. 3.^a La distancia al mar de los mismos es lo suficiente para poder preparar cuantas operaciones aéreas requiera el factor sorpresa o el secreto, sin que la salida se encuentre obstaculizada por alturas que se interpongan en el camino. 4.^a Constituyen los campos interiores de aquel triángulo la reserva general de la región noroeste, el lugar de actuación para la defensa del interior de la Península y el complemento aviatorio para ayudar a las fuerzas vecinas situadas en la importante y vecina provincia de Oviedo. 5.^a Por último, su proximidad a la frontera portuguesa hace de estos aeródromos lugares muy importantes para una actuación común de las dos aviaciones peninsulares, en el supuesto, naturalmente, de que España y Portugal marchen siempre unidas, como así aconseja la buena amistad y los comunes recíprocos intereses.

Con un radio de acción de 1.500 kilómetros pueden ser alcanzadas, desde los campos del noroeste gallego, la población de Agadir, en Africa; las proximidades de las islas Canarias, la isla de San Miguel, en las Azores, y rebasadas ampliamente las ciudades de Edimburgo, en Escocia, y Amsterdam, en Holanda. Es decir, que hacia el Sur, la reacción de los campos de aviación gallegos se solapa y complementa fuertemente con la actuación de las fuerzas aéreas del Estrecho y de las Canarias, mientras que mirando al Oeste y al Norte caen bajo su influencia y efectos subsiguientes, puntos del globo tan interesantes como las Azores, Irlanda, el Reino Unido, Francia, Bélgica y gran parte de Holanda y el mar del Norte.

Es, pues, sumamente interesante revalorizar cuanto antes esta magnífica situación que la geografía ha impuesto para que los frutos se ob-

tengan cuanto antes, sin que podamos olvidarnos ni por un momento que sigue siendo el cabo Finisterre gallego un punto aún más importante que hace años. Si los barcos que transitan a su altura toman datos para corregir allí su ruta, es ahora, y aún lo será más en el porvenir, el sitio escogido para que las aeronaves confronten la exactitud de su recalada o situación.

Más al este de la región gallega quedan las provincias norteñas de Asturias, Santander y la región vasca, que complementarán las posibilidades ofensivas de la región gallega, facilitándoles los efectos o productos de su potente industria, al mismo tiempo que desde sus aeródromos actuales o los futuros que puedan construirse, podría atacarse los posibles objetivos de la Europa occidental, principalmente los franceses o los de los países que asoman al canal de la Mancha y al mar del Norte.

Pero esta disposición estrecha y alargada de las provincias que baña el Cantábrico tiene más inconvenientes que ventajas en la guerra aérea, pues su escasa profundidad, su relieve acusado, la concentración de factorías industriales en zonas muy pequeñas de valles muy estrechos, convierte a esta parte del norte de España en zona sumamente vulnerable a la acción aérea enemiga.

Por ello creemos lo más principal atender a su defensa, por lo que cuantos campos de aviación allí se construyan deben ser campos apropiados para la caza defensiva o de intercepción, cosa que, por otra parte, nunca podrán ser en número elevado, por la excesiva compartimentación del país, obra de los muchos contrafuertes que de la cordillera cantábrica van a morir próximos al mar.

Incluso habrá que atender a su defensa desde los aeródromos de la meseta castellana o de tierras leonesas, pues, por ejemplo, la factoría de Reinosa, tan importante su defensa para nosotros, es más defendible desde cualquier aeródromo palentino próximo a ella que desde Santander, a sólo 60 kilómetros de distancia por el aire; e iguales consideraciones podríamos aducir si se tratase de defender Trubia, en Asturias, o Alsasua, en las Vascongadas, empleando los campos leoneses o de las riberas del Ebro, de mejor climatología en cualquier tiempo y próximos a ellos.

Por último, resumiendo en pocas líneas cuanto acabamos de decir con respecto a nuestra situación atlántica, podemos sentar las siguientes

conclusiones: 1.^a La posición de España sobre el mar en la guerra moderna es eminentemente ofensiva, gracias únicamente a la actuación de las fuerzas aéreas que de ella pueden despegar en todo tiempo. 2.^a El despliegue de estas fuerzas se basará en poder atacar el tráfico comercial marítimo y aéreo que circula no sólo a lo largo de sus costas, desde las Canarias a las costas francesas metropolitanas, sino más bien habrá que profundizar hasta las proximidades de las costas americanas, desde el Brasil a Terranova. 3.^a La región del Estrecho, las islas Canarias y nuestras posesiones africanas tendrán el cometido de atender, con las fuerzas aéreas que les correspondan, todo el espacio aéreo situado al sur de las islas Azores, y correspondiendo a las que actúen desde Galicia y el Cantábrico o zona del Noroeste, operar desde el norte de aquel archipiélago hasta las heladas aguas de Groenlandia, Islandia y la Península Escandinava. 4.^a La amistad portuguesa, su cooperación o neutralidad, nos son absolutamente indispensables, pues en caso contrario el dispositivo de despliegue o la actuación sobre aquel mar variaría completamente; tanto para España como para Portugal, es de suma necesidad no sólo conservar sus excelentes relaciones amistosas actuales, sino también darse cuenta exacta de que su seguridad futura depende de una acertada política atlántica. 5.^a Convencidos de que los mares unen a los pueblos, somos vecinos, por tanto, de dos poderosos países atlánticos: Inglaterra y Estados Unidos, con los cuales deberemos cooperar, al igual que con Portugal, en procurar para este mar tan importante de la civilización, convertirlo en un lugar de paz, seguridad y tráfico comercial nunca interrumpido. 6.^a España, en la actualidad, como en tiempos anteriores o remotos, tiene una misión ecuménica y universal que cumplir, obligada por el genio de la raza, por su situación entre dos continentes y los dos mares más importantes de la Tierra, y por su tradición histórica. Esta misión no choca en ningún momento con la de sus vecinos, más bien la refuerza y complementa. 7.^a Rota la solidaridad entre los países atlánticos, España, por sí sola, tiene a su favor las ventajas que le proporciona su excelente situación geográfica, el valor nunca desmentido de sus hijos y su cada vez mayor potencialidad; ventajas que no harían más que aumentar si otros países amigos y poderosos viniesen en su ayuda con sus recursos y sus armas.