

Capitán J. F. QUINTANILLA

“La Historia del mundo es la historia del derrumbamiento de las barreras, naturales o artificiales, entre los hombres, a medida que crecen gradualmente las comunicaciones.”—(J. F. Horrabin.)

En el siglo XIV el italiano Marco Polo realizó un viaje a Pekín, del cual nos ha quedado una descripción de un interés extraordinario. Este viaje fué como una solemne despedida oficial de un camino que en su día vió desfilar las mayores riquezas de la Tierra. Por él hemos conocido aquella histórica arteria que se llamó “El camino de la seda”, por la que iban, a través de 10.000 kilómetros de viaje, la seda y mercaderías de la provincia china de Chen-Shi hasta las factorías de Tiro y Antioquía, para pasar en fenicias naves a la Venecia fastuosa del cuatrocientos. Taschenk, Samarkanda, Buchara..., en el actual Turquestán soviético, bordeaban la ruta.

De todo aquel soberbio esplendor no quedaban hace unos años sino unos grupos de chozas, habitadas por tribus nómadas, tan lejos de nuestra

civilización como puedan estarlo los pastores celtas.

El primer plan quinquenal fijó sus ojos en estos países, un tiempo célebres por sus riquezas, consiguiendo en un breve plazo despertar todo este mundo dormido. Las factorías de cobre de las grillas del Balchasch producen hoy más del doble que las mayores factorías yanquis. Y Fergana, que fué en su día la mayor armería de todo el Imperio mahometano, que se extendía desde Kaschgar hasta nuestras costas andaluzas, ha vuelto a ser de nuevo nombrada por sus armas, que ya no son precisamente cimitarras árabes.

Es aún un misterio hasta dónde llega la capacidad industrial del famoso Kuznet-Combinat.

¿Cómo se consiguió poner de nuevo en marcha estos inmensos espacios, vacíos en tiempos de los Zares? ¿Estos resortes fundamentales de la Historia? Con la construcción del ferrocarril Turk-Sib de Alma Ata a Novosibirsk.

Comunicaciones. He aquí el problema.

Ratzel, una de las figuras más representativas de la cultura germánica del siglo pasado, de tal manera vió la importancia de las comunicaciones en la vida de los pueblos, que tituló a su obra fundamental "Geografía de los Estados, del tráfico y de la guerra". Esta obra fué la base de una nueva ciencia: la Geopolítica.

Siendo el tráfico aéreo la más moderna de todas las formas de comunicación, no es de extrañar que aún no se hayan formulado los postulados geopolíticos que han de regir dicho tráfico. En tanto transcurre el tiempo y se adquiere la experiencia necesaria para ello, hemos de contentarnos con aplicar a las comunicaciones aéreas los principios de las terrestres y marítimas.

Eso intentamos aquí, por vía de ensayo, dejando abierto el camino a más valiosas aportaciones. Con ello continuamos el orden de ideas iniciado con la "Geografía del Tráfico Aéreo mundial" (1).

* * *

Desarrollando libremente la idea de Ratzel a nuestro modo, podemos resumir en cinco los fines que determinan la política de los Estados respecto de las comunicaciones:

1. Aspiración a salidas libres.
2. Avance sobre la línea de mínima resistencia.
3. Aspiración al dominio de las bases opuestas.
4. Aspiración al dominio de la totalidad de la vía.
5. Aspiración a redondear las esferas de dominio.

Ante todo, *salir* del recinto del Estado e incorporarse a las grandes vías del tráfico mundial. Una vez fuera, *avanzar* por donde sea más fácil. Conseguido esto, dominar igualmente el *punto de llegada*, y, más tarde, *dominar el camino*. Terminar por extender la dominación a todo el *ámbito geográfico* que rodea a la nueva vía.

La idea, por ser esencialmente imperialista,

lleva implícita otra, que marcha paralela: la lucha de Estados.

Imposible es determinar en los momentos actuales los fines de la política de los Estados respecto al Tráfico Aéreo, como imposible es la disección de un cuerpo en movimiento.

Es de suponer que no han de alejarse las aéreas de la política general de las comunicaciones, y a ellas se han de aplicar con mayores o menores variaciones los puntos anteriormente expuestos. Examinémoslos con una mayor atención, dejando al tiempo la determinación de los peculiares fines por los que se ha de regir la Geopolítica del Tráfico Aéreo.

I.—ASPIRACIÓN A SALIDAS LIBRES.

Modificamos con esta expresión la conocida ley geopolítica de "aspiración de salir al mar", introduciendo en ella, de esta manera, el nuevo concepto de "salidas aéreas".

La aspiración a salir del recinto propio es una consecuencia natural de la necesidad de los pueblos de establecer contacto con los demás para intercambiar con ellos sus productos, abasteciéndose así de los que faltan en su economía, y dando salida simultáneamente a aquellos que posee con exceso.

No contándose durante las Edades Media y Moderna con otros medios de comunicación que los terrestres y marítimos, y no pudiéndose disponer libremente de los primeros para satisfacer esta necesidad de intercambio, por ser el más elemental de los derechos sobre que asentaba la doctrina de las nacionalidades el de la inviolabilidad del territorio circunscrito por las fronteras de un Estado, desde un principio se buscó en el mar la solución para los problemas de libres intercomunicaciones entre los Estados.

Sin embargo, el mar no fué "vía libre" hasta bien entrado el siglo XVIII. Desde la más remota antigüedad hubo pueblos que pretendieron imponerle su soberanía: tirios, fenicios, griegos, cartagineses y romanos lucharon por acaparar el dominio de los mares. Durante la Edad Media se invocó y se admitió la soberanía de ciertos pueblos sobre determinadas regiones del mar. Los Dux de Venecia, que llevaban en sus dedos el anillo de oro entregado por el Papa Alejandro III como símbolo de Emperadores del mar, eran reconocidos como dueños absolutos del Adriático. Inglaterra lo fué del mar del Norte y del Atlántico; Portugal, de la ruta de las Indias, y España, del Pacífico.

(1) REVISTA DE AERONÁUTICA, núm. 62.

La reacción de indignación que produjo en los Estados europeos la introducción por Inglaterra, a raíz del poderoso robustecimiento de su poder naval en el siglo XVIII, de algunas costumbres humillantes—como el “derecho de visita”, la “amity line” y el “navy salut” (1)—, con las cuales habían de reconocer el imperio inglés de los mares, trajo como consecuencia, tras encendida polémica, la admisión universal del principio de la libertad de los mares, defendido por Bynkerschoeck (2).

El poder disponer de “vía libre” en el mar transformó por completo la política de los Estados. A fines del XVIII, principios del XIX, se vive en el mar un momento análogo al que estamos viviendo en la actualidad en el aire. La obsesión de todos los pueblos, grandes y pequeños, fué la salida al mar. Y la de los que ya poseían esta salida, conseguir otra, y otra, y otra a aquellos mares por los que habían de navegar sus intereses.

Si examinamos a la luz de este impulso la política de aquella época, veremos cómo las grandes regiones naturales de Europa se fueron integrando, realizando su unidad territorial, hacia el mar, consolidándose ésta cuando por fin consiguieron los Estados interiores que cebaron el movimiento limitar al Norte o al Sur, al Este o al Oeste, con el mar.

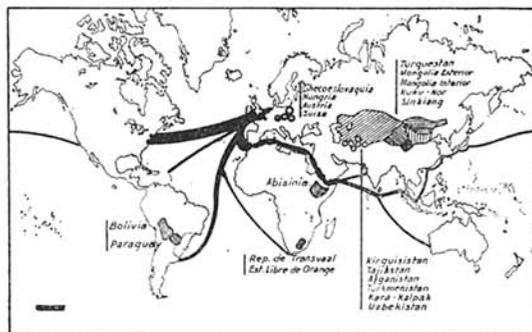
En el siglo XX aparece un elemento nuevo entre los anteriores medios de transporte. Con él se abre una nueva vía a las comunicaciones entre los pueblos: la vía del aire.

La introducción del Tráfico Aéreo en la gran red del tráfico mundial, hasta entonces casi exclusivamente marítima, transforma por completo el anterior estado de cosas. De un lado ofrece el aire la posibilidad de solucionar sus problemas de falta de salidas marítimas a aquellos Estados que trató con dureza la política internacional del siglo XIX. Crea, por otro lado, el factor aéreo una situación análoga a la descrita anteriormente en el mar, de lucha por la salida

a los aires libres. Posiblemente hayamos de vivir aún de nuevo en el aire una época de forcejeo por imponer su soberanía, análoga a la que asistieran en su tiempo Roma y Cartago, Fenicia y Grecia; quizá llegue también—si no estamos ya en ella—esa otra época de reconocimiento tácito de la soberanía de ciertos pueblos sobre determinadas regiones aéreas, y probablemente termine todo ello por la admisión del principio universal de la libertad del aire, defendido por algún nuevo Bynkerschoeck.

Dejando de momento tema tan vasto, vamos a concretar, ciñéndonos al desarrollo del primer punto: la posibilidad de solucionar sus problemas de faltas de salidas al mar por parte de aquellos Estados que adolecen de esta tara constitucional.

Cuando hace su aparición el avión, aún existen dos tipos de Estados que continúan con este



Los “Estados interiores”, aislados de la gran red del tráfico internacional, árbol circulatorio del mundo, van sucumbiendo devorados por las Potencias vecinas. Para ellos el Tráfico Aéreo representa la posibilidad de sacudir esta tara constitucional.

ansia de comunicarse más abiertamente con los demás: los pequeños Estados interiores y aquellas grandes Potencias que aun cuando poseen costas propias, son éstas insuficientes para el volumen de tráfico que dada su capacidad económica deben sostener.

¿Soluciona el Tráfico Aéreo los problemas de estos Estados?

LOS ESTADOS INTERIORES Y EL TRÁFICO AÉREO.

No fué dado, como era de suponer, el conseguir esta aspiración de salir al mar, que hemos citado, a todos los Estados. Muchos hubo que no consiguieron hacerse sitio entre las aperturas de la costa, viéndose de esta manera incomunicados con la gran red del tráfico internacional, e insatisfechas, por tanto, sus necesidades de intercambio de productos.

(1) La “amity line”, o línea de amistad, delimitaba el espacio fuera del cual se podía piratear libremente sin desmerecer a los ojos de Inglaterra, pues “aut the line” no se “robaba”, sino que se “ganaba”.

El “navy salut”, hoy admitido por todos los pabellones como prueba de cortesía, era en su tiempo un reconocimiento de la soberanía del mar inglesa.

(2) En su “De dominio maris”.

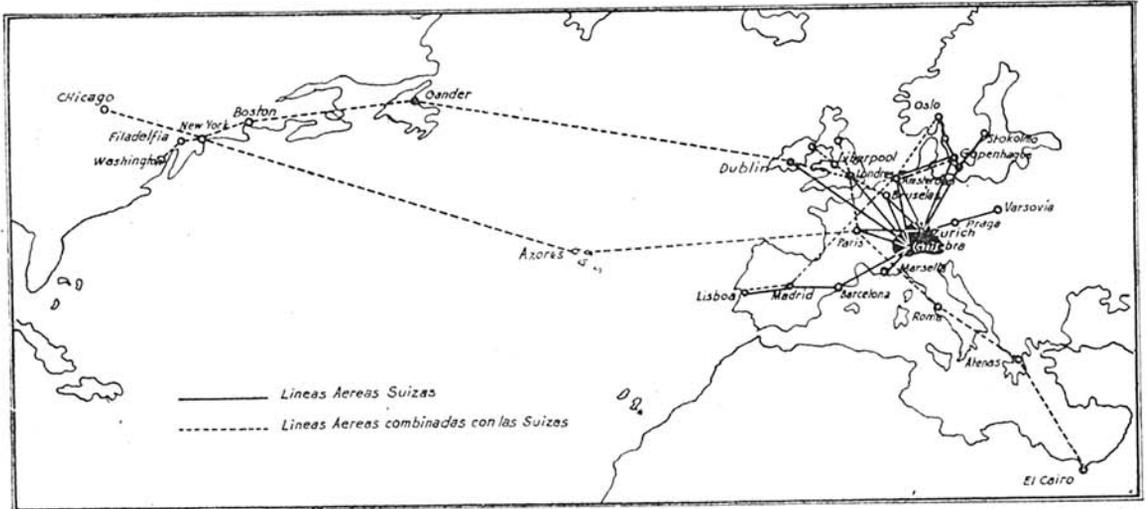
Surge así, genuinamente décimonónico, el "Estado interior", ávido de comunicaciones, tardado de falta de relaciones con el exterior, con inferior complejo de aislacionismo internacional, solicitando o aceptando humildemente el pupilaje de otras potencias.

¿Qué ha sido de estos Estados interiores en el transcurso de lo que va de siglo? Pocos quedan ya. Los Estados interiores, o han conseguido llegar al mar, por vías más o menos indirectas, o han sido devorados por la gran Potencia más próxima.

En Asia, la cadena de grandes Estados interiores—Mongolia, Turkestan, Sinkiang...—, que hacía de cojinetes de fricción entre el Imperio

Los Estados interiores europeos, creados a raíz de la anterior guerra mundial, presentan caracteres políticos y personalidad más compleja que no es este el lugar para estudiar.

A partir del avión no hay Estado interior, por pequeño que sea o por alejado del mar que esté, que no posea "costa aérea", y que no tenga, por tanto, acceso a las comunicaciones internacionales que le son vitales a través de la nueva "vía libre del aire". No existen Estados interiores desde que existen comunicaciones aéreas. Debemos, pues, modificar nuestro concepto del "Estado interior". Hoy día la interioridad no es absoluta, sino relativa. Tan sólo respecto a las comunicaciones marítimas "dirc-



Suiza es un claro ejemplo de lo que los Estados interiores pueden conseguir del Tráfico Aéreo. Su extensa red, desproporcionada a sus reducidas dimensiones, es una verdadera "industria nacional".

inglés y el ruso, ha ido desapareciendo aplastada entre las dos Potencias.

Las repúblicas libres del Transvaal y Orange, en el sur de África, hábilmente rodeadas por Inglaterra, acabaron por caer dentro de las fauces del Imperio. Y en el Norte, Abisinia, enuelta igualmente por Italia a fuerza de sangre y dinero, terminó también por ir a parar a sus manos.

En América, tan sólo el Paraguay y Bolivia carecen de acceso directo al mar. El Paraguay no se puede considerar como un Estado interior en el sentido antedicho, pues posee una salida a través de un río que es navegable para los mayores tonelajes. Bolivia, por el contrario, es uno de los ejemplos más típicos de Estado interior con una constante obsesión de salir al mar.

tas". Son interiores para el tráfico naval, pero no para el "tráfico internacional".

¿Qué oportunidades ofrece el Tráfico Aéreo a los pequeños Estados interiores?

Ante todo, salir. Salir al "aire libre". Establecer contacto con la gran red del tráfico internacional, con el gran árbol circulatorio del mundo. Introducirse de lleno en el fisiologismo del planeta, para sobrevivir o para perecer con él. Preferible todo a perecer sin él.

Una vez fuera, sacudida ya la tara constitucional, adquirir carta de personalidad propia dentro del nuevo medio de transporte. Competir con los otros Estados en la red del Tráfico Aéreo Internacional. Llegar incluso a convertir el tráfico internacional en "industria nacional", explotando determinadas condiciones de situación,

geográfica o política, de topografía, de atracción turística, etc., etc. (1).

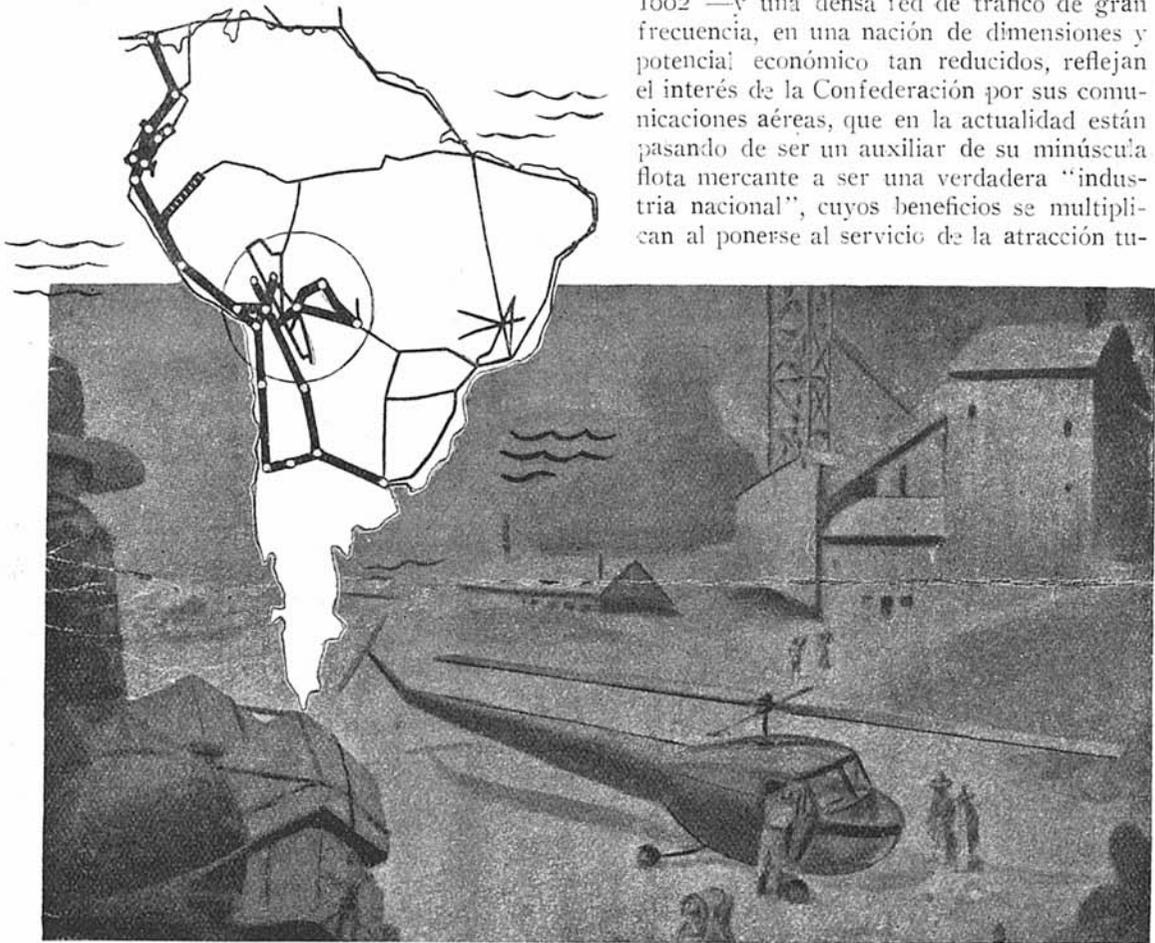
Suiza, Estado interior único, pueblo de montañeses libres que ni tienen ni desean salidas al mar, pero que necesitan del mercado exterior, nos da una lección ejemplar de rápida comprensión de lo que los Estados interiores pueden esperar de la Aviación. Su política aérea debe servir de pauta a los demás Estados interiores.

En su afán de normalizar en lo posible su comercio exterior, desequilibrado por la guerra, creó Suiza en 1941 una pequeña flota mercante, que centralizó en Lisboa, y que más tarde pasó

(1) Ver "Geografía del Tráfico Aéreo Mundial". REVISTA DE AERONÁUTICA núm. 62.

a Génova y después a Marsella, desde donde enlazaba por ferrocarril con la metrópoli. Insuficiente para cubrir las necesidades, hubo de apoyarse en el tráfico aéreo, el cual adquirió así en breve plazo un extraordinario desarrollo. A fines de 1946 poseía Suiza quince líneas internacionales, combinadas en sus terminales con otras dieciséis líneas auxiliares, que a su vez se enlazaban con el resto de la red de tráfico aéreo mundial, quedando así unida Suiza, a través de sus aeropuertos de Dubendorf (Zurich) y Cointrin (Ginebra), prácticamente con el mundo entero.

Tres Compañías—Swissair, Alpar y T. A. R. S. A.—, un material de vuelo abundante—dos "DC-4", cinco "DC-3", dos "DC-2", diez "Dakotas", dos "Halifax" y siete "Nord 1002"—y una densa red de tráfico de gran frecuencia, en una nación de dimensiones y potencial económico tan reducidos, reflejan el interés de la Confederación por sus comunicaciones aéreas, que en la actualidad están pasando de ser un auxiliar de su minúscula flota mercante a ser una verdadera "industria nacional", cuyos beneficios se multiplican al ponerse al servicio de la atracción tu-



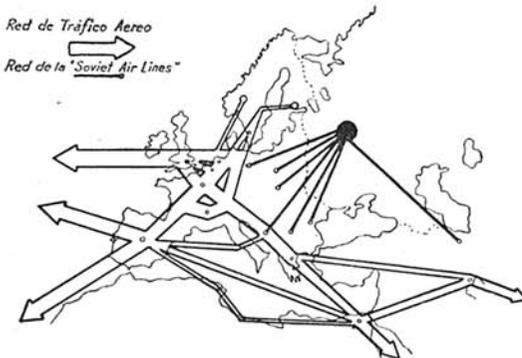
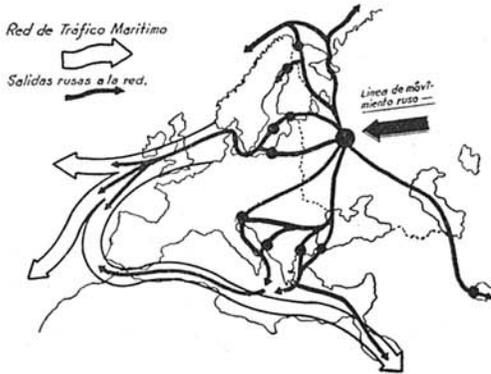
Las inmensas riquezas mineras de las selvas y cordilleras sudamericanas, inexploradas aún por imposibilidad material de abrirse camino hasta ellas, constituyen un objetivo típico para la Aviación comercial. Técnicos y maquinarias desembarcan de los aviones en el alto Orinoco, en el Amazonas y en las elevadas mesetas de Bolivia. El trazado de la red sudamericana de la Pan American Airways es suficientemente elocuente.

rística, una de las fuentes de ingresos mejor organizada del país.

Independientemente de esta posibilidad de contrapesar la balanza del comercio exterior con el transporte de viajeros y mercancías extranjeras, el Tráfico Aéreo ofrece a los pequeños Estados interiores la oportunidad de *explotar y valorizar la riqueza nacional, introduciendo sus productos dentro del mercado mundial*, y elevando, en consecuencia, el "standard" de vida.

Y esto ha de entenderse no tan sólo por ser el avión un vehículo de carga—en la actualidad ésta es aún exclusivamente de productos de lujo o rápidamente fungibles—, sino aún más por lo que tiene el avión de medio de colonización y explotación de riquezas inexploradas por falta de comunicaciones.

Es en este sentido en el que la Aviación está realizando una profunda transformación en el



La política aérea y naval de Rusia se evidencia en estos dos mapas. En Trieste y Fiume, en Tirana y Salónica, en Basora y las Aland, en Petsamo y Spitzberg, Rusia lucha por salir al mar. No admite, en cambio, la intromisión de la gran red de Tráfico Aéreo Internacional dentro de sus fronteras y no asiste a Chicago. Una Compañía estatal, la Soviet Air Lines, une a Moscú con aquellos Estados con los que sostiene relaciones oficiales de algún género.

continente Sudamericano, cuyas inmensas reservas mineras, celosamente defendidas por las apretadas filas de la selva virgen o por los altos y difíciles pasos de los Andes, aún no había sido posible explotar. En estos momentos están descargándose de los aviones, en revuelta confusión, excavadoras, bombas, ingenieros, equipos eléctricos, técnicos, etc., que han de dar a las Repúblicas hispanoamericanas la oportunidad de poner en marcha esa reserva vital del mundo de que hablaba Ortega y Gasset, que con enorme expectación esperamos los españoles.

Y esto ocurre en las selvas del Orinoco, a donde antes no llegaban más que nuestros misioneros, y en las del Amazonas, llenas de exploradores ingleses perdidos, y en las elevadas mesetas andinas de Bolivia...

Si buscásemos un ejemplo para ilustrar esta idea de la valorización de la riqueza nacional por la Aviación, quizá ninguno como este de Bolivia.

La situación de la antigua Audiencia de Charcas ha sido descrita gráficamente como el país que posee más fabulosas riquezas para una industria ultramoderna, y cuya población se arrastra, sin embargo, en medio de la vida más miserable, desarticulada y primitiva.

Queda con esto esbozado a grandes rasgos el profundo cambio que en la situación económica y política de los Estados interiores determina la introducción del factor aéreo.

LAS GRANDES POTENCIAS, FALTAS DE SALIDAS AL MAR Y EL TRÁFICO AÉREO.

La trascendencia internacional de la aplicación de los beneficios del Tráfico Aéreo a los pequeños Estados interiores tiene un alcance muy limitado. Bastante mayor importancia presenta el asunto cuando se enfoca desde el punto de vista de las comunicaciones de aquellas grandes Potencias que aun cuando poseen costas propias son éstas insuficientes para asegurar el tráfico internacional que dada su capacidad económica necesitan sostener.

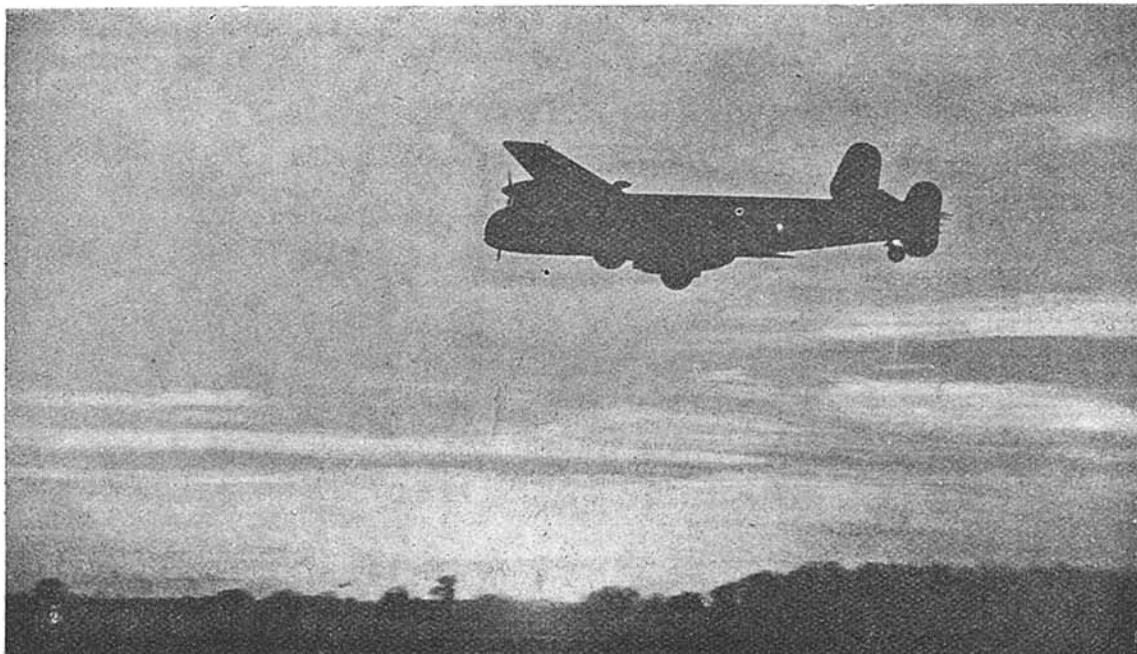
Es evidente que el tipo de estas grandes Potencias es Rusia.

De poco le servían a Bolivia sus grandes reservas de estaño y cinc, de plata y cobre, en el fondo de las minas. De poco le sirvieron igualmente a los Estados Unidos en 1922, cuando se concertó el convenio entre el Gobierno boliviano

no y las Compañías Stifel, Spencer Trask y Equitable Trust. En 1942 la cosa cambia. Se necesita cinc y estaño en las fábricas yanquis, disparadas a todo gas por la economía de guerra. Hay que compensar las pérdidas de materias primas sufridas por el avance japonés en Oceanía. Hay abundancia de aviones. Primero son intermediarios y hombres de negocios los que desembarcan los aviones yanquis en el aeropuerto de La Paz. Después son ingenieros y técnicos. Más tarde, maquinaria. Se concluye un convenio por cinco años, y la explotación comienza. Entre todas las máquinas-herramientas hay una que ha puesto en marcha al conjunto: el avión. Es muy significativa la distribución

portancia de la Aviación para dirimir rápidamente conflictos en aquellos sitios donde no era fácil hacer otro tipo de demostraciones. En la mayoría de estos conflictos no sería necesario llegar a una verdadera intervención, bastando tan sólo con enviar un intermediario, respaldado por una fuerza aérea. Probablemente, Mussolini hubiera obrado de distinto modo si cuando el incidente de Wal Wal hubiera recibido la visita de una de estas Comisiones representando a Abisinia.

En los momentos actuales se le presenta a Rusia, vencedora de la guerra, la oportunidad esperada durante tanto tiempo de solventar su problema de falta de acceso al tráfico interna-



Avión comercial en ruta.

actual de la red de la P. A. A. en el Continente sudamericano.

Entre las múltiples consecuencias que podríamos ir así deduciendo de la aplicación del Tráfico Aéreo a los Estados interiores, nos interesa señalar, por último, la *posibilidad de elegir protector*, de alterar la política exterior clásica de los Estados interiores, acomodándola a la actual distribución de fuerzas derivadas del nuevo concepto de la potencialidad militar, *con vistas a una asistencia rápida y directa por vía aérea* en caso de conflicto.

Ya adelantó en 1944 el mariscal Smuts la im-

cional. Dos soluciones se le ofrecen a este respecto: ampliar sus costas o intensificar su producción aeronáutica. Salir al mar o al aire.

Se da aquí un caso paradójico en extremo. Rusia, que ha visto en el transcurso de la Historia limitada su potencia, tanto en el terreno comercial como en el teatro de operaciones naval, por su falta de salidas a mares libres, y que debería, por tanto, lógicamente, poner sus mayores esperanzas en sacudir esta tara hereditaria acogiéndose al poder aéreo, prosigue, sin embargo, su lento y secular avance hacia las aguas calientes, haciendo caso omiso de la Aviación.

Inglaterra, por el contrario, ahita de navegar por todos los mares, se encuentra de pronto con que la conservación del cordón umbilical que nutre a su pequeña isla, la ruta naval de la India, depende ahora del poder aéreo, y con espíritu práctico se apresura a apoyarse sobre éste. Y así asistimos a esta situación en la que Rusia, que al parecer debía de tratar de ser una Potencia aérea, aspira a serlo marítima, e Inglaterra, que lo era marítima, aspira a serlo aérea.

Quizá la explicación de esta paradoja se halle en la peculiar idiosincrasia del pueblo ruso, cuya



Avión de transporte de servicio en la ruta aérea India-China.

línea de movimiento ha sido siempre desde el interior del Asia hacia los mares templados del Oeste y del Sur. La dinastía de los Romanoff, que con espíritu europeo quiso invertir este sentido de marcha, occidentalizando a Rusia, saltó como un resorte ante la fuerza brutal de esta ola arrolladora.

Al Soviet, que supo interpretar la dirección de marcha del pueblo ruso continuando la política exterior zarista anterior a los Romanoff, se le presenta ahora, en el apogeo de su victoria, el punto crucial de su carrera en forma de un tremendo dilema, de cuya solución depende el que Rusia recoja o no el fruto alcanzado. ¿Deberá continuar la política anterior tras los objetivos históricos de la Rusia zarista, o deberá revisar toda su línea de marcha y emprender una nueva política, mucho más ambiciosa, adaptada a las nuevas circunstancias creadas por la introducción del factor aéreo en la Historia? ¿Deberán seguir avanzando hacia las aguas calientes o deberán dar alas a sus gentes?

La mayor Potencia terrestre del mundo, ¿se apoyará sobre el poder naval, apetrechido secularmente, o se volcará sobre el dominio de los aires?

En el ánimo de todos está la respuesta. Rusia se ahoga y busca en el mar su remedio. En Trieste y Fiume, en Tirana y Salónica, en Basora y Las Aland, en Petsamo y Spitzberg, Rusia lucha por salir al mar.

En el reverso de la medalla, vemos cómo no asiste a Chicago, no admite la intromisión de la red de tráfico aéreo internacional dentro de su esfera de influencia, cómo su propia red interior, tan necesaria en un país de enormes dimensiones y comunicaciones difíciles, está aún en los primeros pasos de su desarrollo...

Todo esto, ¿es verdad o son tan sólo apariencias?

