

## *La flota aérea está a la orden del día*

**León Trotsky**  
**4 de marzo de 1923**

(Versión al castellano de Vicent Blat desde “ The Air Fleet is on the Order of the Day”, en León Trotsky, *Materials and Documents on the History of the Red Army, The Military Writings and Speeches of Leon Trotsky How the Revolution Armed, Volume V: The Years 1921-23*, en formato pdf sin numeración. [Trotsky Internet Archive](#) (descargado el 1 de abril de 2024). 4 de marzo de 1923, *Pravda*, número 50. Imagen: primer emblema de la Flota Aérea Roja.)



La flota aérea, la forma de arma más ligera y móvil, ha demostrado ser... lenta y pesada en el despegue. Sólo con grandes esfuerzos y tras la pérdida de mucho tiempo se ha puesto por fin la cuestión de la flota aérea al orden del día. Ahora sólo queda velar para que los futuros trabajos en relación con la flota aérea y en torno a ella, incluida la agitación, sigan el camino correcto, pues no es poco el peligro de que estos trabajos se desvíen.

En primer lugar, sobre la agitación. Esto es, por supuesto, muy importante. La agitación en prosa (si es buena) es algo bueno, y la agitación en verso (si es bueno) es aún mejor. Pero lo que más hay que temer es el peligro de que la agitación sea demasiado abstracta y omnicomprensiva, es decir, simplemente vacía, lo que significaría que en muy poco tiempo quedaría en nada por la presión automática de la indiferencia universal. En general, tenemos bastantes “agitaciones” que se parecen a lo que los alemanes llaman “fuegos de paja”: se encienden con un chisporroteo y enseguida se apagan, dejando tras de sí un puñado de cenizas. Lo que necesitamos es una flota aérea numerosa y técnicamente perfecta. La agitación debe subordinarse a esta tarea, iluminándola desde los puntos de vista técnico, industrial, militar general-económico, político y educativo. Hay que mantener al lector al corriente de la evolución de la aviación tanto en el extranjero como en el propio país. Debemos contar al lector, informarle, y no limitarnos a convocarlo. En general, informamos poco y convocamos demasiado. En este caso concreto, la culpa es principalmente de los trabajadores cualificados de la propia flota aérea. Si quieren que la opinión pública del país se interese por su trabajo, ellos mismos deben hacer incomparablemente más que hasta ahora para interesar a la opinión pública del país. Hay que ampliar los horizontes de la aviación de la Rusia soviética, o al menos de su vanguardia. Hay que despertar el interés por las posibilidades verdaderamente fascinantes que implica el dominio de los aires.

Esta es la tarea principal de la Sociedad de Amigos de la Flota Aérea Roja. Su núcleo debe estar constituido por personas realmente interesadas en la aviación y consagradas a esta obra, dispuestas a sacrificarle tiempo y energía. Sólo un trabajo correcto de tal sociedad, digamos que a través de su oficina permanente, hará que la agitación se base en una información seria, abundante y atractiva, de alcance

internacional. Y, sin eso, la agitación, cansando a la gente con la repetición, resultará inevitablemente un fuego de paja.

La cuestión de la industria aeronáutica debe, por supuesto, figurar entre las más importantes. Las fábricas de aviones, como las empresas de la industria bélica en general, no son autosuficientes. Por el contrario, dependen muy estrechamente del estado general de la industria y de la economía en su conjunto. Pero este hecho no debe entenderse de forma demasiado simplificada. El progreso de la industria no se produce ni se producirá mediante una elevación mecánica y uniforme del nivel de todas las ramas al mismo tiempo. Las ramas y empresas “de choque” son posibles e inevitables también bajo la NEP, igual que en el período del comunismo de guerra, pero sólo que con un éxito incomparablemente mayor. El estado no puede dar a la industria de guerra de su reserva común de recursos más de lo que está dando ahora. Se puede prestar ayuda adicional a la industria aeronáutica de dos maneras: en primer lugar, atrayendo hacia ella medios procedentes de fuentes distintas del presupuesto del estado, y, en segundo lugar, atrayendo hacia ella medios procedentes de los recursos del estado, a condición, por así decirlo, de que la aviación preste un servicio equivalente a determinados intereses gubernamentales. Aquí hay que eliminar de una vez por todas un malentendido. Si el estado no puede dedicar más medios a la aviación con cargo a sus presupuestos, eso no significa en absoluto que pueda dar esos medios adicionales indirectamente, a través de empresas económicas que o bien se sostienen con el presupuesto o bien deberían contribuir a él. Nos referimos, en primer lugar, a los trusts. Es un error exigir que los trusts den aviones al Ejército Rojo. Los trusts son órganos del estado investidos de ciertos poderes para gestionar empresas industriales estatales en condiciones de mercado. Los poderes de los trusts ciertamente no detentan el poder de rectificar el presupuesto del estado a su propia discreción. Pero es evidente que, si los trusts comenzaran a donar aviones con cargo a sus beneficios (¿o pérdidas?) comerciales e industriales, lo harían a expensas del estado, ya que sus beneficios constituyen una partida de los ingresos del presupuesto estatal y sus pérdidas una partida de los gastos. Incluso creo que pronto llegará el momento en que, por donar aviones, y por muchas otras “donaciones” que nada tienen que ver con las tareas de producir bien y vender bien, se pedirá cuentas a los responsables de los trusts por despilfarrar los bienes del estado.

Pero esto no significa en absoluto que los trusts, sindicatos, bancos y otras entidades económicas y departamentales no puedan hacer nada por la aviación. Al contrario: en el plano puramente económico pueden hacer cien veces más que en el plano de la filantropía más bien dudosa. No podemos sino felicitarnos por la iniciativa de la dirección del Banco Ruso de Comercio e Industria de convocar una conferencia de consorcios y sindicatos para discutir cuestiones de ayuda a la flota aérea. Es de esperar que la cuestión se plantee adecuadamente en esta conferencia.

Ya en el futuro inmediato ¿puede la aviación desempeñar funciones útiles y necesarias al servicio de nuestra industria unificada, de las comisarías del pueblo de agricultura y de correos y telégrafos y, finalmente, de los mayores sóviets locales? ¿Podemos plantearnos la tarea de establecer enlaces aéreos regulares entre Moscú y Petrogrado, entre Moscú y Járkov, la cuenca del Donetz, Bakú, etc.? ¿Presentarían estos enlaces tales ventajas, administrativas y económicas, que el Sóviet de Moscú, el Sóviet de Petrogrado, el Consejo Económico Supremo, la Administración Principal de Combustibles, los sindicatos, los trusts, el Comisariado del Pueblo para la Agricultura, el Comisariado del Pueblo para Correos y Telégrafos, etc., se harían cargo de los gastos correspondientes? Aquí hay que hacer, lápiz en mano, un buen cálculo empresarial. Naturalmente, en este cálculo hay que tener en cuenta también la importancia militar de los aviones. Pero la base del cálculo deben ser las consideraciones puramente económicas

y administrativas de las instituciones y empresas interesadas. Si algunas de las instituciones enumeradas anteriormente, y otras junto con ellas, llegan a la conclusión de que un cierto número de aviones puede serles no menos útil y necesario que un cierto número de automóviles y camiones, esto asegurará por sí mismo, seriamente y durante mucho tiempo, la expansión de la base de nuestra industria aeronáutica y la multiplicación de nuestra flota aérea. Nuestra industria aeronáutica recibirá un número considerable de pedidos en firme, además de los del departamento de guerra, y los clientes, los trusts y los departamentos, discutirán con el Aircraft Trust cómo pueden ayudarle directamente por medio de nuevos pedidos.

Lo que se ha dicho no va dirigido en absoluto, por supuesto, contra las colectas de donativos a las que *Izvestia* apela con tanto vigor. Esta campaña debe continuar y desarrollarse en todos los sentidos. Cada avión adicional es muy importante para nuestra joven flota aérea. Sólo es necesario que estas donaciones no supongan una carga encubierta para el presupuesto del estado: deben consistir en medios adicionales, frescos, no estatales. La recaudación de tales donativos y, mejor aún, de las contribuciones periódicas, sólo puede realizarse adecuadamente cuando esta labor está dirigida por una organización adecuada, es decir, la Sociedad de Amigos de la Flota Aérea.

Una sociedad de este tipo debe estar muy estrechamente vinculada con los sindicatos, con el Comisariado del Pueblo para la Educación y con los sóviets locales, o al menos con los más fuertes de éstos. Sin un interés activo y consciente, técnico, económico y militar en la aviación por parte de las masas obreras y, en particular, de los trabajadores jóvenes, no lograremos ningún éxito serio y a largo plazo en esta esfera, y tal interés sólo puede evocarse, alimentarse adecuadamente y apoyarse a través de los sindicatos, el Comisariado Popular de Educación y el mayor de los sóviets locales. Los representantes de estas instituciones deben, ante todo, ser atraídos a la Sociedad de Amigos de la Flota Aérea, y no sólo como una cuestión de formalidad oficial, como miembros “honorarios”, sino como trabajadores activos, constructores y educadores. Deben promoverse las conferencias de divulgación científica y la literatura sobre aviación, atrayendo a esta labor a personas que tengan un buen y profundo conocimiento del tema y que sean capaces de transmitir al lector su interés por el mismo en un lenguaje sencillo y claro.

El problema del campesinado es, por supuesto, más difícil, y por lo tanto sigue siendo de urgencia secundaria. Naturalmente, cuando sea posible utilizar la aviación en cierta medida para fines agrícolas (prospección del terreno, lucha contra las plagas, etc.), y también para el suministro rápido y regular de publicaciones periódicas a las aldeas, la causa de la aviación adquirirá de inmediato una base nueva y gigantesca. Pero, naturalmente, no podemos empezar por ahí. Por el momento no disponemos de fuerzas suficientes. Los primeros pasos deben ser necesariamente más modestos, pero al mismo tiempo firmemente coordinados y planificados para un largo período. Porque tendremos que defendernos durante mucho tiempo. Y seguiremos volando cuando ya no tengamos que defendernos. Sería más correcto decir que sólo entonces volaremos de verdad, o, si no nosotros, sí nuestros hijos y nietos.

Edicions Internacionals Sedov

Serie: Trotsky inédito en internet y en castellano



[germinal\\_1917@yahoo.es](mailto:germinal_1917@yahoo.es)