

***Discurso en la reunión ceremonial de la Sociedad de Amigos
de la Flota Aérea***
León Trotsky
26 de abril de 1923

(Versión al castellano de Vicent Blat desde “Speech. At the Ceremonial Meeting of the Society of Friends of the Air Fleet, April 26, 1923”, 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; también para las notas. [Trotsky Internet Archive](#) (descargado el 1 de abril de 2024). . 26 de abril de 1923. Este discurso se imprimió en el folleto *Reunión ceremonial de la Sociedad de Amigos de la Flota Aérea*, publicado por *Voyenny Vyestnik*, Moscú, 1923.)

Camaradas, la flota aérea debe ayudarnos a cumplir esa tarea que es la tarea fundamental, o, al menos, la tarea material fundamental, de nuestra cultura rusa, y ahora de nuestra Unión Soviética, a saber, la conquista de extensiones de territorio.

La extensión del territorio es nuestro mayor aliado y, al mismo tiempo, un duro adversario. Si no fuera por nuestras extensiones, hace tiempo que habríamos sido saqueados, aplastados y esclavizados, especialmente durante el levantamiento revolucionario. Recordad cuán breve y fugaz fue el destino de la Hungría soviética. Y, sin embargo, al principio no estábamos mejor armados, quizá peor, que la Hungría soviética; si nos salvamos, resistimos, nos fortalecimos y hoy estamos vivos como país revolucionario independiente, y si ahora probablemente vamos a seguir viviendo hasta el fin de los tiempos, se debe a nuestras extensiones. Nuestro segundo mayor recurso es nuestra población. Cuántas, cuántas crueles calamidades hemos sufrido, calamidades tales, tal vez, como pocas ha habido en la memoria de la humanidad y, sin embargo, nuestra población, que constituye el esplendor nuestro destino soviético, vive y se multiplica, y éste es el recurso para nuestro trabajo constructivo, para nuestra independencia, para nuestra defensa. Y tenemos un tercer recurso, de origen histórico más reciente y consciente. Este tercer recurso consiste en el hecho de que la fase destructiva de la revolución ha quedado atrás. En todas partes, en toda Europa, en todo el mundo capitalista, el proceso revolucionario que precede a la conquista del poder por la clase obrera sólo ahora se agudiza, se profundiza, y por ello la cultura material en Europa y en todo el mundo capitalista, sufrirá, en su mayor parte, perjuicios: pero nosotros, a pesar de toda nuestra pobreza, hemos entrado en una fase de progreso, y, repito, la fase destructiva del proceso revolucionario ya ha quedado atrás. La extensión del territorio es nuestro mayor aliado, y por eso no vamos a renunciar a él. Por el contrario, poseemos y estamos construyendo y fortaleciendo el Ejército Rojo y la Armada Roja, en tierra, mar y aire, para defender las extensiones de nuestra Unión Soviética. Precisamente ahora estamos pasando de nuevo por una fase de ataque frenético contra nuestra revolución, contra nuestro estado de la Unión, en toda Europa y en el mundo. La prensa, el parlamento, los gobiernos, todos son focos de furioso odio, de maliciosas calumnias y de cebos contra nosotros, contra Moscú, contra la Unión Soviética. Si fuera posible, si estuvieran en condiciones de convertir estas mentiras y calumnias en gases asfixiantes, dinamita y explosivos, tendrían cientos de miles, millones de toneladas que dirigir contra nosotros. Pero, para todo eso, tenemos nuestras grandes extensiones. Aunque convirtieran su malicia, su odio y sus calumnias en explosivos, nuestras marismas, nuestros lagos, nuestras extensiones, nuestros densos bosques se tragarían esa masa de explosivos, casi sin dejar rastro. Nuestras extensiones son nuestro mayor aliado. No tenemos el menor

motivo para renunciar a este aliado. Y al mismo tiempo tenemos que superar las extensiones de territorio, apoyándonos en ellas, para superarlas, pues entonces seremos más cultos, más inteligentes y cien veces más invencibles de lo que somos ahora. La aviación sirve, entre otras cosas, para superar la extensión del territorio, y en el futuro ésa será su función principal.

Es posible, camaradas, contemplar el conjunto de la cultura humana: se trata de una proposición un tanto condicional desde el punto de vista de la victoria del hombre sobre la extensión del territorio, desde el momento en que el hombre enseñó por primera vez a un animal a transportarlo hasta el momento en que creó un aparato más pesado que el aire que podía elevarse hacia el cielo y estar sujeto a control. Uno puede, por supuesto, preguntarse qué necesidad tenemos de soñar con la aviación, con nuestros intransitables caminos rurales, nuestros pantanos, nuestros densos bosques, o uno puede decir que es demasiado pronto para que nos propongamos tareas extensas en esta esfera. Yo creo que no es así. Toda nuestra cultura, camaradas, ha sido a la vez recortada y también atada con contradicciones. En nuestro país, incluso antes de la revolución, había, por un lado, una economía nómada bárbara y, por otro, las fábricas más modernas según el modelo norteamericano. Hoy tenemos, por un lado, tribus atrasadas que siguen una existencia nómada que sigue siendo cercana a la de los hombres de las cavernas, mientras que, por otro lado, no es ningún secreto que los partidos comunistas de Europa, que son la vanguardia política de la cultura mundial, vienen a vernos a Moscú, al Kremlin, y consideran al partido gobernante de nuestra Unión Soviética como a su maestro y líder. Hay aquí un contraste, porque, por una parte, arrastramos tras nosotros una pesada cola de atraso, pobreza y barbarie, mientras que, por otra, en la lucha, tanto material como ideológica, con países más cultos, nos hemos visto obligados a poner en tensión todas nuestras fuerzas y a igualarnos con ellos. Toda nuestra historia pasada ha estado determinada por estos dos factores. Empezamos a tender vías férreas antes de construir carreteras asfaltadas. Incluso hoy en día, nuestras carreteras asfaltadas se pueden contar con los dedos de una mano, pero nuestra red ferroviaria ha dejado muy atrás el desarrollo de cualquier tipo de carreteras cuidadas y cómodas. Lo mismo ocurre con la aviación. La aviación ha acudido a nuestro rescate en la lucha contra las graves cualidades de nuestras extensiones. No cabe duda de que, en este ámbito, seguiremos la línea de menor resistencia y, en un plazo comparativamente corto, podremos lograr, y lograremos, éxitos sustanciales.

Es muy natural que la iniciativa de formar la Sociedad de Amigos de la Flota Aérea haya sido tomada por el Ejército Rojo y el Consejo de Guerra de la República Soviética. Ya en otoño del año pasado formulamos una propuesta en este sentido y tratamos de atraer la atención de las amplias masas sobre la cuestión de la flota aérea. El despegue fue lento. Creo que fue a principios de febrero cuando el Consejo de Guerra Revolucionario de la República (si mi memoria no me traiciona, fue el 4 de febrero) confirmó su decisión anterior sobre la necesidad de dirigirse a todos los órganos del estado soviético y a toda la opinión pública de la república obrera y campesina en relación con la cuestión de crear en nuestro país una amplia corriente de interés por la aviación y a favor de la conquista de los aires. A mediados de febrero formulamos la propuesta de crear una Sociedad de Amigos de la Flota Aérea. El frente de silencio fue roto por la *Izvestia V.Ts.I.K.*, en forma de los artículos que ustedes conocen, en los que se anunciaba una colecta para la flota aérea, etcétera. Y desde entonces el movimiento ha crecido. Por supuesto, aquí no se trata de engañarse a uno mismo. El mayor peligro radica en la posibilidad de que este movimiento, que ha comenzado tan felizmente, se agote en un tiempo relativamente breve, por así decirlo, en el plano de la autosatisfacción agitativa. Eso es lo que ha ocurrido aquí: una semana, otra semana o un mes de agitación, con

artículos muy buenos y resultados prácticos muy modestos. Ahora tenemos algunos resultados. Está “Dobrolet”¹, con un capital básico propuesto de dos millones de rublos y un capital real de 900.000 rublos oro. Es una cifra que, por supuesto, no sorprenderá a nadie en la bolsa de Londres, por no hablar de la de Nueva York, pero que nos impresiona en Moscú, y produce una impresión agradable, sobre todo cuando añaden: rublos de oro. Pero, al fin y al cabo, camaradas, esto es sólo el principio y un modesto principio. El trabajo de la Sociedad de Amigos de la Flota Aérea ya ha producido indudables resultados estimulando el interés por esta causa. Pero a partir de ahora este interés debe ampliarse, consolidarse, organizarse y concretarse. No sólo deben interesarse las provincias, sino también los *uyezd*, pues tenemos ciudades *uyezd*, recuerden, de las que se puede decir, como en *El inspector*², que se podría galopar desde aquí durante tres años y no llegar a un país extranjero. Y ahora ha surgido la cuestión de la aviación, del transporte aéreo, es decir, la cuestión de sacar a nuestras ciudades de *uyezd* de su aislamiento, atraso, soledad cultural y pobreza ideológica. La cuestión de la aviación es para nosotros la cuestión táctica y material más importante de nuestra cultura, y aquí debemos encontrar una combinación correcta y organizada de los intereses de la aviación militar con los de la aviación civil y la cultura económica y comercial general. Creo que desde el principio hemos planteado correctamente esta cuestión. Podemos esperar una gran ayuda de las organizaciones económicas, soviéticas, sindicales y del partido, en la medida en que la aviación entre en nuestra vida de paz, económica y cultural, actual. En esta cuestión, situar las cosas en el plano del mando, de la dictadura de los intereses del departamento de guerra y del Ejército Rojo, habría sido irrazonable desde el principio, pues entonces habríamos recibido una cooperación temporal, una ayuda temporal, que tal vez habría sido substancial, pero que, al final, habría resultado bastante incalculable frente a nuestras necesidades, pues nuestro retraso en materia de aviación, incluso en comparación con nuestros vecinos occidentales inmediatos, se mide (lo digo francamente) en las cifras más aterradoras, y, lo que es más importante, sus fuentes, las fuentes de que disponen incluso nuestros vecinos más próximos, son inconmensurablemente grandes en comparación con las fuentes de que nosotros disponemos y de las que podemos esperar disponer en un futuro próximo. Sólo será posible desarrollar la base de nuestra industria de guerra, proporcionarle un mercado más amplio que el departamento de guerra, si introducimos la aviación en la vida económica y cultural general de nuestro país. Y, al mismo tiempo, el vínculo, el acoplamiento entre la aviación militar y civil debe ser muy exacto, bien pensado y bien organizados. No podemos obligar a los órganos económicos o a los sóviets locales a construir aviones del tipo que necesita el departamento de guerra, pues los aviones de este tipo no siempre serán adecuados para las necesidades económicas, de transporte y otras. Pero en el curso del período inmediatamente venidero debemos llevar a esta esfera la máxima unificación y reglamentación, es decir, todo lo que pueda contribuir a la uniformidad de tipo en lo que concierne a los motores de aeroplano, y todo lo que en torno a ellos pueda reducirse a la uniformidad de tipo debe reducirse así. Necesitamos alcanzar el máximo grado de uniformidad, para que entre las unidades militares (y meramente militares) y las unidades económicas y de transporte de la flota aérea pueda haber una serie de etapas de transición que puedan utilizarse, en las que podamos confiar también para fines militares. En otras palabras, necesitamos desde el

¹ “Dobrolet”, la Sociedad de la Flota Aérea Voluntaria, se formó para promover la aviación civil a imitación de la Flota Voluntaria que se había formado en 1878 para promover el desarrollo de la marina mercante rusa mediante la construcción de barcos por suscripción pública.

² En *El inspector* (1834), de Gogol, el alcalde de la ciudad rechaza la sugerencia de que su temible visitante haya venido a controlar actividades traicioneras. No puede haber traición en su ciudad, dice: “Por qué, se podría galopar desde aquí durante tres años y no llegar a un país extranjero”.

principio, en lo que se refiere a los anteproyectos y planes, y luego en la realización de estos planes, garantizar que nuestra aviación civil, económica y cultural de transporte constituya una poderosa reserva, una base táctica para nuestra aviación militar. Aquí, en la medida en que, en la esfera de la construcción militar, hemos pasado, o, para hablar más modestamente, estamos pasando, a un trabajo de carácter planificado, en una escala más amplia, que no abarca sólo el día de hoy, sino que tiene una perspectiva de dos, tres, cinco y más años, necesitamos asegurar, a toda costa, la vinculación de nuestros planes militares, es decir, nuestros planes de construcción y fortalecimiento del Ejército Rojo, por una parte, con los planes económicos, especialmente los que afectan a la industria, por otra.

Debemos vincular el plan de creación de la aviación militar con el plan de desarrollo y fortalecimiento de la industria aeronáutica, y esta última debe desarrollarse en estrecha relación con la aviación civil. Y, no me cabe la menor duda, nosotros, es decir, el Ejército Rojo, sus órganos dirigentes, lograremos llegar a un acuerdo con la Sociedad de Amigos de la Flota Aérea sobre un programa conjunto en el que no nos obstaculizaremos mutuamente y no se darán órdenes unos a otros, pues en este asunto, camaradas, la burocratización sería muy peligrosa. Si el departamento de guerra intentara subordinar este trabajo a sí mismo, dando órdenes a todas sus ramas, ello acabaría inevitablemente con el interés material e ideológico de los órganos económicos, de los sóviets locales, de las organizaciones sociales. La única posibilidad aquí es llegar a un acuerdo que permita la más amplia emulación, la más amplia iniciativa, a ser ejercida por las localidades, el centro, los órganos y organizaciones económicas, departamentales y culturales. Y ponernos de acuerdo podemos y debemos. No nos impondremos tareas irrealizables. Nuestro programa debe marchar al compás del proceso de reactivación de la economía del país, quizá corriendo sólo una cierta distancia por delante. No en vano la aviación es la vanguardia táctica, la caballería aérea, si se quiere, de la cultura humana, por lo que le está permitido superar a los instrumentos más pesados de nuestra cultura material. Pero hay que evitar la pérdida de contacto, prestando estricta atención a la base material. No dudo de que los camaradas de las localidades que asisten aquí a esta reunión de la Sociedad de Amigos de la Flota Aérea se llevarán consigo un cierto aumento de interés, preocupación y amor por esta causa de importancia excepcional. Nuestra prensa, contamos firmemente con ello, proporcionará a la opinión pública de nuestro país cada vez más información circunstancial sobre la flota aérea y sobre la aviación en general. La Sociedad de Amigos de la Flota Aérea extenderá su red lo más ampliamente posible. Esta red no debe estar absolutamente centralizada. Las distintas repúblicas nacionales pueden tener y sin duda tendrán sus propias sociedades independientes, que se pondrán de acuerdo con nosotros. En esta esfera, camaradas, la emulación es el gran principio creador, y la centralización burocrática no. Y conseguiremos (no cabe duda de ello) grandes y sustanciales éxitos.

¡Camaradas! La aviación es un arma seria que nos amenaza. Los países mejor equipados con aviones son los que nos son más hostiles. Debemos ser claramente conscientes de ello. Pero hasta que no hayamos desarrollado nuestra aviación, hasta que no hayamos creado en nuestras extensiones una superestructura material, técnico-cultural sobre éstas, sobre nuestras extensiones existentes, hasta entonces seguiremos siendo, debido a nuestro atraso, menos vulnerables a la aviación extranjera que cualquier Norteamérica, Gran Bretaña, Bélgica o Francia. En nuestras desventajas radican, por el momento, nuestras ventajas, y viceversa. De lo contrario, camaradas, ¿cómo se explica que un país como el nuestro, un país que ha sufrido tanto, un país que es, al fin y al cabo, un país atrasado, se enfrente hoy por sí solo al mundo entero, tan espléndidamente armado, tan rico y, sobre todo, tan rico en odio hacia nosotros?

Hay, camaradas, dos países que actualmente se permiten el lujo de una posición aislada, a saber, los Estados Unidos de América y los Estados Unidos Soviéticos. Los Estados Unidos de América se han aislado voluntariamente, lo que significa que intervienen cuando quieren y no intervienen cuando no quieren. Europa les debe, al parecer, unos 20 millones de rublos de oro. Que yo recuerde, Europa no nos debe nada (*aplausos*). No hay nada de lo que alegrarse: preferiría que Europa estuviera en deuda con nosotros. Por otra parte, sin embargo, no debemos nada a Europa, y declaramos firmemente en el congreso de nuestro partido que cancelamos nuestras deudas, hasta el último *kopeck*, el 25 de octubre de 1917. Camaradas, es natural que Nueva York, que ha concentrado en sus manos el 40 por ciento de la reserva mundial de oro, y a la que Europa debe esos 20 millones de rublos oro, pueda, allá al otro lado del océano, seguir una política de espléndido aislamiento. Nosotros, en cambio, somos el nexo de unión entre Asia y Europa. Formamos parte del continente europeo. No poseemos el 40% de las reservas mundiales de oro (se lo digo con toda franqueza) y, sin embargo, camaradas, y no es una broma, somos un país con el que nadie ha establecido una alianza y que no recibe el apoyo de nadie. Por supuesto, esto nos libera de obligaciones, pero también nos priva de ayuda. Europa ha pasado y está pasando por tantas convulsiones, ha habido tantas conferencias de paz, cada una de las cuales tenía la tarea de estrangularnos, y, sin embargo, nosotros, la Unión de Repúblicas Soviéticas, aunque muy pobres y agotados, estamos aquí en nuestro aislamiento revolucionario, y hoy nadie, o al menos ninguna persona sensata, en ninguna parte del mundo espera o puede esperar, que la Europa capitalista, que está sufriendo espasmo tras espasmo y convulsión tras espasmo, consiga derrocarlos. No, ya nos hemos ganado un respiro muy grande, muy largo, y lo utilizaremos para hacer muchas cosas, entre ellas construir una Flota Aérea Roja. Ni ustedes ni yo sabemos dónde habrá que utilizar esta Flota Aérea Roja. Eso nos lo revelará el destino futuro de Europa y del mundo entero.

Edicions Internacionals Sedov

Serie: Trotsky inédito en internet y en castellano

Edicions internacionals Sedov



germinal_1917@yahoo.es