

El arma del futuro
León Trotsky
30 de mayo de 1923

(Versión al castellano de Vicent Blat desde "[The Weapon of the Future](#)", también para las notas. [Trotsky Internet Archive](#) (descargado el 16 de abril de 2024) 30 de mayo de 1923, *Pravda*, número 121.)

En vísperas de la gran guerra imperialista, la aviación apenas había abandonado la etapa de los primeros experimentos y vuelos de exhibición. El poderoso desarrollo de la aviación coincide totalmente con los años de la guerra. Al final de la guerra la aviación ya había alcanzado un crecimiento verdaderamente notable. Puede decirse que la última guerra, considerada en su conjunto, apenas utilizó la aviación, sino que se limitó a crearla. Si esa guerra hubiera comenzado desde el principio, es decir, desde julio de 1914, con la técnica de la aviación en su nivel actual, todo el curso de las operaciones militares habría sido diferente. En ese sentido, la aviación es totalmente el arma del futuro.

Pero no sólo en ese sentido. El servicio económico y cultural que puede prestar una flota aérea apenas se ha manifestado todavía. Es cierto que, ya ahora, resulta obvio, desde el primer estudio apresurado, que la importancia cultural de la aviación es ilimitada, pero, en la práctica, todo esto está en el futuro.

Los tipos de aviones se suceden con extraordinaria rapidez. Las máquinas voladoras sufren "desgaste moral", según la expresión de Marx¹, incomparablemente más rápido que los barcos, las locomotoras o incluso los automóviles: esto demuestra que la técnica aeronáutica aún no ha salido de la época del frenesí juvenil. El avión no ha alcanzado aún esa armonía entre las tareas y los medios técnicos, ese equilibrio interno del mecanismo, que suele asegurar a toda máquina un cierto período de estabilidad madura: la historia de la técnica demuestra que, cuando se ha alcanzado el tipo "ideal" de una máquina, ésta reina despóticamente sobre el pensamiento de los inventores (sus modificaciones y mejoras sólo afectan a detalles secundarios) hasta que algún nuevo descubrimiento o invento, de origen colateral, trastorna de golpe el equilibrio complaciente que se ha establecido. La aviación es el arma del futuro también en el sentido de que el tipo "ideal" de máquina está aún por llegar.

Para nosotros, un país atrasado económica y técnicamente, esto no es una desventaja sino una ventaja. Si aprovechamos a tiempo todas las ventajas de un estado socialista centralizado y nos ponemos manos a la obra, podremos superar nuestro retraso en el ámbito de la aviación más rápidamente que en muchos otros ámbitos. Para los automóviles, tanto de pasajeros como de mercancías, se necesitan carreteras "cultas", es decir, asfaltadas: tenemos pocas, y las que tenemos son malas. Sin embargo, nuestras vías aéreas no son peores que las de Estados Unidos, sólo hay que utilizarlas. Sin embargo, no debemos esperar a que caigan frutos maduros del exterior, sino que debemos insertarnos, a su debido tiempo, en la cadena de desarrollo. Debemos construir aviones, mejorarlos, adaptarlos a nuestras condiciones climáticas y de otro tipo, reelaborar de forma independiente la experiencia técnica, militar, de transporte y de otro tipo de la aviación

¹ "... la transformación constante de los medios de producción, que aumenta continuamente, asimismo, al desarrollarse el régimen de producción capitalista. Con ella aumenta también, como es natural, el cambio de los medios de producción y la necesidad de reponerlos constantemente, a consecuencia de su desgaste moral, mucho antes de que se agoten físicamente." (C. Marx, *El Capital*, II, Fondo de Cultura Económica, México, 1972, página 165.)

en todo el mundo, e implementar un proceso constante de selección de material humano para pilotar nuestros aviones, debemos educar, formar y perfeccionar a estos hombres; en resumen, debemos garantizar la continuidad del trabajo creativo en todas las ramificaciones de la aviación.

Sin embargo, antes de elevarse por encima de las nubes, la aviación debe establecer un estrecho contacto con la tierra, es decir, *con las masas*. Es a este objetivo, ante todo, al que servirá la Semana de la Aviación. El obrero de la ciudad y del campo debe acercarse a la pista, estudiarla, comprenderla, es decir, debe ver en ella la gran arma del futuro, su arma: de lo contrario, el aeroplano se revelará, tarde o temprano, totalmente dirigido contra él.

La aviación es un arma nueva, y precisamente su novedad, su carácter insólito, su cualidad milagrosa, es una de las condiciones importantes que rigen su empleo en la guerra. Sabemos que los británicos utilizan ampliamente la aviación, incluso sin ningún vínculo con las fuerzas terrestres, en la represión de las revueltas coloniales en Asia y África. El avión, como arma de terror psicológico, cumple las instrucciones de los esclavistas antes de haber conseguido demostrar en la práctica sus capacidades como arma de guerra. Pero no sólo en las colonias, también aquí, en nuestro norte, que intentaron convertir en colonia, los británicos utilizaron la aviación, no sin éxito, para aterrorizar y desmoralizar a unidades de infantería inexpertas y carentes de suficiente cohesión y que no estaban familiarizadas con la aviación. En picado y con el ruido de sus ametralladoras, los aviadores de Churchill y Chaykovsky² sembraron a menudo el pánico mortal entre nuestras tropas. ¿Por qué? Porque los hombres del Ejército Rojo no sabían nada del avión: ni sus capacidades ni su radio de acción, ni sus puntos fuertes ni sus debilidades.

El automóvil de pasajeros, cualquier tipo de “Ford”, es la más inofensiva de las máquinas. Pero si lo conduces, resoplando y gruñendo, en la plaza donde se celebra una feria rural, puedes provocar una gran catástrofe. Cuando ven y oyen al monstruo mecánico, los pobres caballos del campo dan saltos increíbles, los carros chocan entre sí y vuelcan, las ollas se hacen añicos, la gente cae bajo las ruedas de los carros y los cascos de los caballos. Sin embargo, en las calles de Londres, e incluso de Moscú, los caballos de la ciudad no prestan atención cuando se acercan los automóviles. Para que, en el momento del encuentro, los aviones enemigos no parezcan rodeados de un halo de poder misterioso, es decir, para que no siembren el pánico, debemos acostumbrar a todo el ejército a los aviones, debemos familiarizar con los aviones a todas las unidades y ramas del servicio. Acostumbrar al avión al soldado del Ejército Rojo, hasta al cocinero de un regimiento de infantería, debe convertirse en parte integrante de la formación y educación del ejército. En mayor medida aún, los mandos, desde el más bajo hasta el más alto, deben familiarizarse con los aviones, para que en tiempo de guerra puedan saber exactamente lo que se puede esperar de ellos y lo que se les exige. Pero no siempre hemos observado esta regla. Los buenos relojes no funcionarían si uno intentara clavar clavos en ellos. Hay que saber utilizar un reloj antes de guardarlo en el bolsillo del chaleco, e incluso no está nada mal saber cómo se ensamblan sus piezas.

Pero no se trata sólo del ejército. El avión es el tipo de arma con el ámbito de actuación más universal. Los aviones se desplazan a cientos de kilómetros de sus bases, se adentran en la retaguardia enemiga, destruyen líneas de ferrocarril, hangares y centrales eléctricas, y asaltan ciudades, sembrando la destrucción, la muerte y el pánico. Mientras que todos los demás tipos de armas y medios técnicos se dirigen exclusiva o

² Churchill era el ministro británico de la marina y un activo promotor de la intervención, por cuya iniciativa las tropas británicas ocuparon el norte de Rusia y apoyaron al gobierno eserista de Chaykovsky en Arcángel en 1918.

predominantemente contra el ejército enemigo, los aviones no se dirigen menos contra la población pacífica. Además de su acción directamente destructora, la aviación cumple también la función de jugar con los nervios de la retaguardia, a fin de atemorizar, fatigar y desmoralizar a la población y, de este modo, cortar de raíz la capacidad de resistencia del ejército enemigo. La firmeza de la retaguardia frente a los efectos destructivos de la aviación enemiga será, en igualdad de condiciones, tanto mayor cuanto más conozca la retaguardia la aviación y sus capacidades. No hay que dejar que el enemigo multiplique la potencia de la aviación, que ya es terrible de por sí, por el factor del terror misterioso.

La cuestión del personal de vuelo reviste gran y particular importancia. Se dice que los poetas nacen así. Pero esto se aplica también en gran medida a los aviadores. Se necesita una combinación particular de cualidades psicológicas y físicas para que el aviador trabaje con confianza en el aire. Sin embargo, incluso las mejores condiciones previas orgánicas y psicológicas no crean todavía un aviador combatiente, en ausencia de un buen sistema de formación en vuelo y de formación militar general. Por lo tanto, es necesario, por un lado, despertar y desarrollar un amplio interés por la aviación entre la juventud y, por otro, organizar una selección individual exhaustiva y basada en la ciencia: “las funciones del aviador son tan responsables, tan complejas y variadas, y tanto depende de él en el curso de las operaciones militares” que el ejército y el país tienen derecho a exigir, “cada vez en mayor medida” que nuestros aviadores sean personas no sólo militarmente instruidas, sino también militarmente educadas.

Debemos recordar, al mismo tiempo, que el proceso real de formación de un aviador está relacionado con peligros desconocidos, en la misma medida, no sólo en otras ocupaciones, sino incluso en otras ramas del servicio. Por lo tanto, debemos cuidar a los trabajadores de la flota aérea lo mejor posible. Mientras que en todas las esferas del oficio de soldado en las que el hombre se combina con una máquina es, en último análisis, el hombre el que es decisivo, en la aviación esto es más obvio que en ningún otro lugar. ¡Atención al aprendiz de aviador! Atención al aviador: ¡el artesano experto a cargo de un taller aéreo!

Los teóricos militares no se resisten a discutir sobre el lugar que debe ocupar la aviación en el mecanismo general de defensa: ¿debe ser uno de los medios técnicos auxiliares a disposición del ejército y la armada, o debe estar en pie de igualdad, como fuerza aérea, con el ejército en tierra y la armada en el mar? Sin embargo, no se trata de una pregunta que pueda responderse en abstracto. Todo depende del nivel de desarrollo de la aviación y del lugar material que haya logrado ocupar en el sistema general de las fuerzas armadas. También aquí la cantidad se convierte en calidad. La aviación comienza su carrera como medio auxiliar del ejército y la armada. Desarrollándose, haciéndose más compleja, aprendiendo a operar con recursos combinados, tiende a separarse de su “metrópolis” territorial o marítima y a ocupar un lugar en pie de igualdad con ella, en el ámbito aéreo. Incluso se fija una tarea independiente: el dominio de los aires. En Gran Bretaña, la aviación ha sido asignada a un ministerio especial³. Y no es de extrañar: el avión amenaza con asestar un golpe mortal a la inexpugnabilidad insular de Gran Bretaña, custodiada por una armada todopoderosa. La URSS es un asunto diferente. Nuestras extensiones, nuestro océano soviético de tierra, nos hacen mucho menos vulnerables a la aviación que la insular Gran Bretaña, rodeada como está por un océano de agua. Por lo tanto, el vínculo inseparable entre la aviación y las fuerzas terrestres es de una importancia decisiva para nosotros, y lo seguirá siendo durante mucho tiempo. Desde este punto de vista construiremos nuestra aviación militar y con este espíritu la educaremos.

³ A principios de 1918 las ramas “aéreas” del Almirantazgo y la Oficina de Guerra se separaron y se fusionaron en un nuevo Ministerio del Aire, y en abril se formó la Real Fuerza Aérea. El Ministerio del Aire controlaba tanto la aviación civil como la militar.

La aviación es un arma del imperialismo que se fortalece constantemente. Construyamos una aviación socialista. El imperialismo no ha renunciado a la idea de convertirnos en una colonia. Construyamos una aviación que salvaguarde nuestra libertad y que, tal vez, ayude también a las colonias a recuperar su independencia. Construyamos una aviación con fines económicos, culturales y militares, una aviación para los trabajadores y los oprimidos. Con perseverancia y obstinación, introduzcamos la aviación en la vida cotidiana del país. Recordemos: la aviación no es un pasatiempo, ni uno de los muchos medios técnicos auxiliares de que dispone el ejército; la aviación es el gran instrumento del futuro. A la tierra y el mar añadirá los aires como un nuevo gran escenario para la creatividad humana.

Llevemos adelante el trabajo de construir nuestra aviación no sólo vigorosa y rápidamente, sino también de manera planificada, conduciendo de una vez todo el despertado interés de las masas por la flota aérea y su abnegada ayuda, por los cauces de una organización adecuada. El departamento de guerra ya no está solo en este campo. Junto a él trabajan la Sociedad de Amigos de la Aviación y la Flota Aérea de Voluntarios. Esta triple alianza crecerá y se fortalecerá. La Semana de la Flota Aérea la vinculará, a través del partido, con las masas y, no nos cabe duda, abrirá un nuevo, segundo y más rico capítulo en el desarrollo de la aviación soviética.

Edicions Internacionals Sedov

Serie: Trotsky inédito en internet y en castellano

Edicions internacionals Sedov



germinal_1917@yahoo.es