

pable la contradicción de negar su posibilidad y de pedir, sin embargo, que se haga todo lo posible para que nunca se realice?

Establece después unas conclusiones, que copiamos para hacer resaltar su incongruencia:

«1.^a Que en ninguna parte del mundo existe el material supuesto por Douhet.

»2.^a Que a medida que comenzara a existir, todas las naciones, sin reparar en sacrificios, lo construirían también por el espíritu inevitable de emulación, lo cual conduciría al equilibrio y esterilidad final, pero también a la guerra.

»3.^a Que esas armadas aéreas son y serán tan vulnerables, que con la acción de la D. C. A. se destruirían con un ritmo tal, que sería imposible mantener sus efectivos.»

¿No sería una tontería incalificable, para los que creyeran tan vulnerable una Armada Aérea a la acción de la D. C. A., que siguieran en su costoso camino al que tomara la iniciativa de construir la primera fuerza de esa clase?

Para preconizar la D. C. A. (defensa contra aeronaves),

lo primero que hay que suponer es que existe una Armada Aérea en cuya eficiencia se cree, porque contra un *mito* no valdría la pena de tomar medida ninguna. El dominio del aire—cuya posibilidad de conquistarlo él niega—podrá ser o no ser una realidad; pero los bombardeos aéreos sobre el interior del país enemigo lo serán seguramente, y si no lo fueran no valdría la pena de organizar internacionalmente la Aviación «para poner la guerra fuera del cielo», como él pretende.

Con razón dice, cuando afirma: «Yo soy de los que no quieren dejar hacer y dar a la Aviación ocasión de prosperar y probar su potencia», que le han reprochado que trabaja por el sacrificio de la Aviación.

Por nuestra parte, para terminar estos comentarios a las alegres piruetas de M. Bouché, insistiremos en señalar que se trata de una maniobra de orden político, cuya transcendencia se acusa al realizarla en una revista de propaganda aeronáutica, siendo tan contraria a los fines de ella, y no de una impugnación doctrinal, cuya síntesis donde mejor la pueden conocer nuestros lectores es en el citado artículo del general Tulasne.

Algunas consideraciones sobre el archipiélago Balear

Por PEDRO GARCIA ORCASITAS

Capitán de Aviación

1.º Su importancia

LA importancia militar de estas islas deriva esencialmente de su situación.

Para el estudio de la importancia política del Mediterráneo, se acostumbra a considerar en él tres regiones: oriental, central y occidental.

La primera, desde las costas asiáticas al Sur de Italia y Sicilia. Tienen intereses en ella: Inglaterra, por el canal de Suez, que vigila con su influencia sobre Egipto (que tiene las dos orillas de este canal) y la isla de Chipre; Francia, con su «mandato» sobre Siria, conferido por la Sociedad de Naciones; Italia, con sus islas del Dodecaneso y su amistad con Turquía.

El Mediterráneo central, que se considera desde Sicilia a Córcega y Cerdeña. Aunque es de Italia, con sus posesiones del Norte de Africa, la mayor representación en este mar, que es, además, salida del Adriático, también otros países tienen en él sus intereses. Italia, aun con Yugoslavia en la otra orilla del Adriático, tiene también en dicha orilla Norte, parte de la costa dálmata e influencia decisiva en Albania, pequeño país independiente, además de la isla de Saseno en el canal de Otranto, desembo-

cadura del Adriático, que cierra así desde sus dos orillas (siendo Saseno base naval italiana). Francia tiene en esta región, además de Córcega y Túnez, su amistad con Yugoslavia; Inglaterra, la isla de Malta, al Sur de Sicilia, en el camino de Italia a Tripolitania.

Rusia, Bulgaria y Rumania, que sólo tienen salida a este mar por el Mar Negro y los Dardanelos, y Austria y Hungría, sin comunicaciones marítimas, no son ajenas a la política del Mediterráneo.

La región occidental, que es la que interesa a nuestro estudio, se considera limitada por las tierras y nacionalidades siguientes: España, con su costa Sur desde Algeciras (salvo Gibraltar inglés) y todo el litoral de Levante, además de la zona Norte de Marruecos (salvo Tánger internacional). Francia, con su costa Sur desde Cerbère a Ventimiglia y todo el litoral de sus posesiones del Norte de Africa (Argelia y Túnez, que son salida al Mediterráneo del inmenso imperio colonial francés en Africa, Marruecos, Africa occidental y Africa ecuatorial francesa) y con la isla de Córcega al Sur de la frontera francoitaliana. Italia, con el Golfo de Génova y la isla de Cerdeña, al Sur de la de Córcega e interpuesta en el camino del Sur de Francia y Córcega a Túnez; y por último, Inglaterra, con Gibraltar.

En el centro de esta región, en situación privilegiada, nuestro archipiélago Balear.

En todo el Mar Mediterráneo, y sobre todo en su parte occidental, tres potencias tienen intereses vitales, que son, como hemos visto, Inglaterra, Francia e Italia.

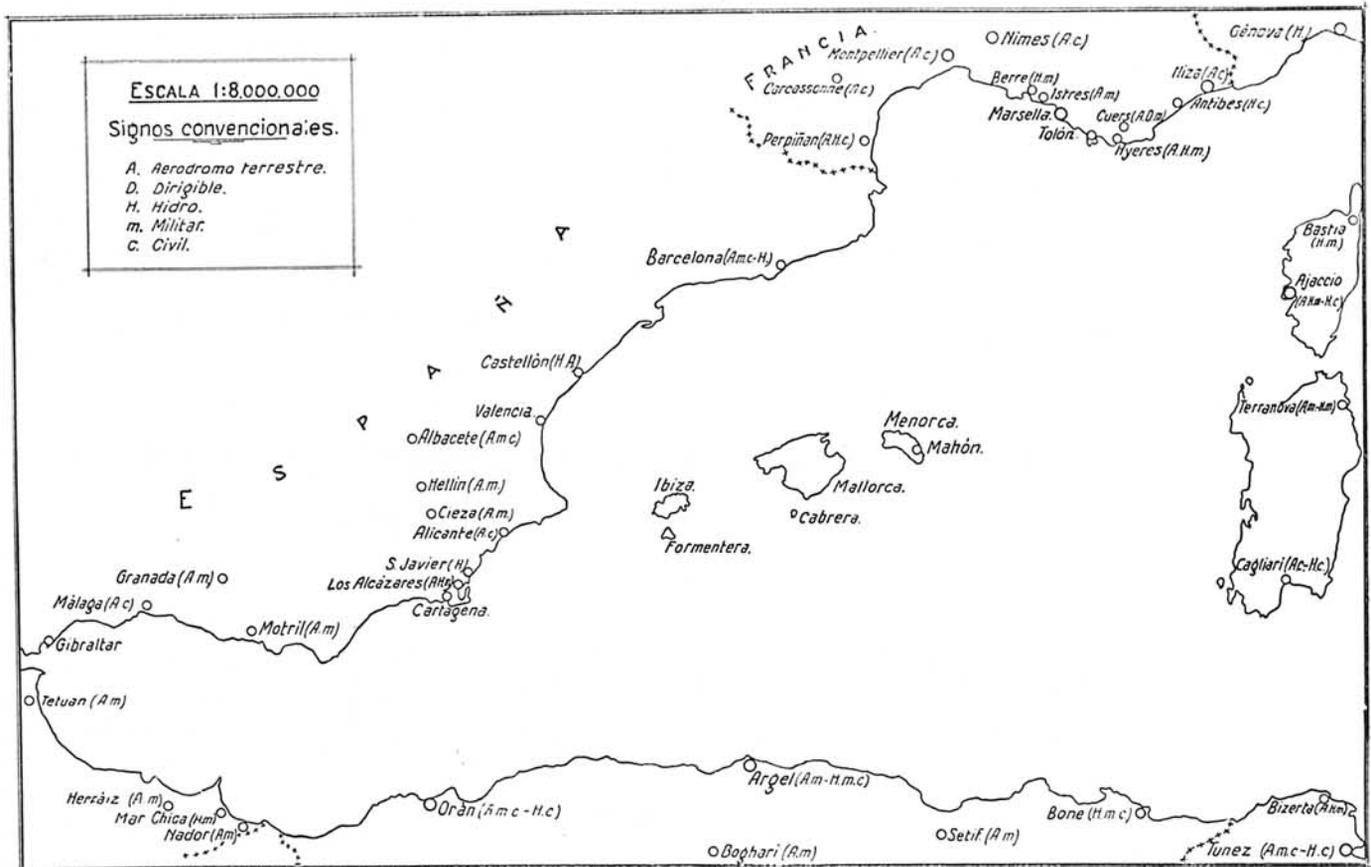
Para Inglaterra, que además no tiene ya qué hacer en el Mar del Norte, el Mediterráneo es la mayor parte del camino que le une a la India, famosa «ruta roja», de la que son jalones Gibraltar, Malta, Chipre, etc. Le interesa grandemente, además de un Gibraltar suyo, un Tánger in-

es también para esta comunicación suya la situación de las Baleares.

Las operaciones que deban realizarse en esta región serán lógicamente aéreas y marítimas, pero predominando las primeras.

Siendo necesario a fuerzas aéreas y navales organismos en tierra para su abastecimiento, reparaciones, protección y descanso, es decir, bases aéreas y navales de importancia variable, todos los países cuidan de ellas.

España tiene como bases aéreas Tetuán, Mar Chica,



ternacional, un Marruecos español y también unas Baleares españolas. Tampoco es indiferente a las concesiones italianas en el Norte de Africa (Libia).

Para Francia, el Mediterráneo occidental es mar que le une, como dijimos, a todas sus posesiones africanas, «ruta azul» por intermedio de Argelia y Túnez, y especialmente las vías Marsella-Tolón-Orán y Argel encuentran las Baleares interpuestas en su camino.

Italia necesita de este mar en todas direcciones. Hacia occidente tiene el camino de su unión con el continente americano, del que se nutre principalmente y al que dirige su mayor corriente de emigración, y tampoco descuida su política de aproximación, oponiendo, en unión de Francia, al hecho de países hispanoamericanos, el nombre de América latina. En este camino no tiene Italia más tierra o posición que la isla de Cerdeña. Muy importante

Mar Menor (Los Alcázares y San Javier), Barcelona (base marítima y terrestre) y Mahón. Como aerodromos, Herraiz, Nador, Málaga, Motril, Granada, Almería, Cieza, Hellín, Albacete, Alicante, Valencia, Castellón, Unión aeropostal en Barcelona y Figueras. Como bases navales, Cartagena y Mahón, aunque sólo la primera tiene capacidad para reparaciones de importancia y aun construcciones, siendo Mahón tan sólo base secundaria, apoyo de fuerzas sutiles.

España, Francia e Italia tienen como aerodromos los señalados en el adjunto mapa; como bases navales tiene Francia Tolón y Bizerta. Inglaterra tiene Gibraltar. Puertos comerciales importantes, Barcelona, Marsella, Génova, Orán, Argel, etc.

Como base aérea y como base naval, la situación de las Baleares hemos visto que es privilegiada. Desde un pun-

to de vista ofensivo, por los intereses que puede amenazar interceptando las comunicaciones marítimas y aun aéreas citadas, y próxima a todos los recursos del litoral francés, italiano, islas y Norte de Africa. Cualquier otro punto de nuestro litoral (o de los otros) queda excéntrico para gran parte de las acciones que en esta región del Mediterráneo pudieran tener lugar. Por ejemplo: Cartagena para cuanto ocurriera hacia las costas francesas, con Córcega y aún en parte de las costas italianas con Cerdeña, y Barcelona, al contrario en relación al estrecho, costa Sur nuestra o del Norte de Africa.

Por otra parte, Mallorca, Menorca, Ibiza, Formentera y Cabrera, ofrecen hermosas bahías las dos primeras (Mahón, Palma, Pollensa, Alcudia), y todas ellas numerosas calas utilizables para fuerzas navales de distintas categorías e hidroaviación. Tiene Mallorca gran facilidad para aviación terrestre y hay posibilidad de algún aerodromo de auxilio y trabajo en Menorca y acaso en alguna otra de las islas. Por último, en el servicio de escucha y protección pueden apoyarse las islas unas a otras y todas a nuestro litoral de Levante.

Sin embargo, en el momento actual, no existe como base naval o aérea más que Mahón, cuyas condiciones ya indicamos en otro lugar.

2.º Condiciones para el vuelo

Mallorca viene a ser un cuadrilátero, cuyos vértices van hacia los puntos cardinales. Su lado NO. está ocupado totalmente por la llamada Sierra del NO. o Sierra de Mallorca, con una anchura media de unos 20 kilómetros y cotas elevadas, algunas de 1.000 metros y aún una de 1.300 (Puig-Major). Las dos vertientes son muy rápidas, pero más aún del lado del mar. El resto de la isla es en su mayor parte llano, aun cuando hacia el ángulo E. (cabos Farrutx-Manacor-Artá) vuelve a ser algo accidentado.

Desde el punto de vista meteorológico, son favorables las condiciones para el vuelo, porque las nubes bajas y vientos fuertes suelen quedar detenidos por la Sierra del NO., perpendicular a la dirección de los vientos dominantes. Las nieblas y brumas son rarísimas.

Para aviación terrestre, aun cuando el arbolado cubre casi completamente la parte llana, son bastantes los sitios en que con pocas obras podrían conseguirse explanaciones en buenas condiciones. La Sierra del NO., si bien tiene cotas elevadas y es muy abrupta, es relativamente estrecha y no tiene más comunicación marítima que el puertecito insignificante de Sóller (que hoy se mejora algo con dragado y una escollera para establecer un servicio de correos rápido con Barcelona) y por tierra el ferrocarril y carretera a Palma. En Sóller acaban las contadas comunicaciones de esta sierra, que se interrumpen totalmente para volver a aparecer un único camino carretero, pésimo para automóviles, que va desde Lluch a Pollensa al Norte ya de ella.

En estas condiciones se comprende que por el lado NO. la isla cuenta con una defensa natural, mejor que toda otra, terrestre o marítima, y aún para ataques aéreos señala la dirección menos a propósito.

En cuanto a hidroaviación, ofrece Mallorca tres hermosas bahías, Palma, Alcudia y Pollensa, y numerosas calas o abrigos que en tiempo bueno son perfectamente utilizables.

Las comunicaciones en la parte llana son buenas y numerosas. Tiene servicio diario de vapores a Barcelona y menos frecuente a Valencia, Alicante, Castellón, Tarragona, Menorca y resto de las islas.

Los aviones de una línea aérea de la Compañía francesa aerpostal (Marsella-Orán), suelen tomar agua en Pollensa. Quizás a fines de este año funcione una línea aérea nuestra Palma-Barcelona.

Cuenta Mallorca con talleres y recursos afines a las necesidades de aviación que facilitarían el entretenimiento del material. Existe en Porto-Pi (bahía de Palma) una importante refinería de petróleo. La escasez de lluvias y la naturaleza y relieve del suelo, hacen que no sea fácil el agua, cuya adquisición requiere verdaderos bosques a veces de molinos de viento. Es, sin embargo, suficiente, y creo debe ser buena su calidad en cuanto a escasez de residuos o incrustaciones.

Es rica la isla en agricultura, bastándose a sus necesidades actuales, salvo alguna cantidad de trigo.

Menorca es bien distinta. Está azotada constantemente por vientos fortísimos, perpendiculares generalmente a la dirección de la longitudinal bahía de Mahón, única utilizable por hidros, y que a este inconveniente une el de no tener tramos rectos muy largos y el de las alturas que la limitan a ambos lados.

Su suelo es rocoso, ondulado, sin presentar más que muy pequeñas extensiones de relativa llanura. Por otra parte, para conseguir en ese suelo rocoso algo de tierra vegetal, se van amontonando las piedras que precisa quitar en cercas que hay que hacer altas y multiplicarlas de tal modo que encierran reducidísimas porciones de terreno. Únicamente hacia Mercadal y hacia Fornells pudiera encontrarse algo que en caso necesario se prestase un poco mejor que el conjunto anterior para campo auxiliar.

El puertecito de Fornells y otras calas podrían acaso servir de refugio eventual en casos determinados, pero, en general, desde el punto de vista aéreo, precisa contar esencialmente con Mallorca, cuya distancia a Menorca permite considerar como de esta isla los elementos aéreos que estacionen en aquélla.

En cuanto al empleo de aviación desde ellas, el que utilice estas islas como base aérea puede acudir en brevísimo tiempo para tomar parte y poder decidir cualquier acción naval empeñada en el Mediterráneo occidental, o al ataque de bases aéreas y marítimas de los litorales

italiano y francés, en sus metrópolis, islas y posesiones africanas, o a la defensa de cualquier punto atacado en nuestro litoral de Levante. Amenaza, además, de un modo constante comunicaciones marítimas vitales para Inglaterra, Francia e Italia, y, sobre todo, para estas dos últimas, no sólo en todos los momentos del trayecto, sino también en sus puntos de origen y de llegada (puertos comerciales), y más aún podrá batir sobre ambos continentes las prolongaciones por tierra de estas comunicaciones marítimas.

Al mismo tiempo, es casi invulnerable esta posición aérea, pues si desde ella puede llegarse por sorpresa a cualquiera de los objetivos citados, ya que desde éstos no es fácil prever cuáles serán atacados, ni por qué orden de urgencia, ni en qué momento, ni con qué recursos, sobre Baleares, sólo tres objetivos pueden justificar en parte los riesgos y gastos de un ataque aéreo que se ha de lanzar desde bases flotantes o muy lejanas. Serían éstos la ciudad de Palma, capital y puerto principal del archipiélago y origen de las comunicaciones de la isla, la base naval de Mahón y la base aérea que se ha de organizar en Mallorca.

El resto de las Baleares ofrece bien poco a la destrucción. Los aerodromos auxiliares diseminados, no sólo en Mallorca, sino también en otras islas, las unidades de hidros y aun navales, repartidas en varias bahías y calas, difícilmente podrán justificar ataques aéreos.

Al número reducido de objetivos se suma la facilidad de defensa del más importante: la base aérea, si ésta se consigue, próximo a la Sierra de Mallorca, cuyas cotas dan una vigilancia permanente y de gran radio de acción, mayor alcance de artillería, ametralladoras y proyectores, reducción de direcciones para facilitar el empleo de globos de protección en determinados casos, posibilidad de abrigos enterrados, etc.

Las formaciones aéreas enemigas que traten de llegar hasta Mallorca, tendrán que estudiar primero y ejecutar después muy cuidadosamente sus itinerarios, pues desde gran parte del litoral francés (metrópoli y Argelia), los movimientos corren gran riesgo de ser señalados bien pronto por los servicios de nuestro litoral de Levante. Además, los que vengan por el Sur tienen que evitar las islas de Ibiza y Formentera, en las que no tendrán objetivo y si elementos que podrán avisar con gran anticipación, y los que vengan por el Norte deberán evitar Menorca, suficientemente avanzada también.

3.º *Desplazamiento del centro o llave de la defensa del Archipiélago hacia Mallorca*

Aviación cambia, a nuestro parecer, el concepto de la utilización de Baleares. Pierde importancia Mahón y Menorca por lo tanto, y pasan a primer término Mallorca y su litoral.

Antes, el Archipiélago era tan sólo utilizable por elementos navales que en él se situaban muy ventajosamente.

Para estos elementos, el refugio más completo lo ofrecía la bahía de Mahón, por ser la única protegida de todos los vientos y por prestarse mejor que las muy abiertas de Palma, Pollensa o Alcudia a la defensa marítima o terrestre.

En estas condiciones, aun cuando Mallorca cayese en otras manos, sin ningún elemento como base naval y con los refugios de sus bahías, aunque magníficos en extensión, incompletos por quedar abiertos a determinados vientos y más fáciles al bombardeo por unidades navales, pues sólo la bahía de Palma tenía algún artillado, era bien precario el apoyo que podía tener el que sólo contase con Mallorca y tuviese enfrente Mahón y Levante.

Siendo aviación indudablemente el elemento más poderoso de destrucción, con él, como decíamos, los términos han tenido que cambiar, y así se desprende de muchas consideraciones, entre otras, las que acabamos de exponer al hablar de las condiciones para el vuelo.

Mallorca ofrece grandes facilidades para bases terrestres, y sus bahías, sobre todo la de Pollensa, son utilizables en todo tiempo por hidros.

No ofrece Menorca ningún recurso terrestre para aviación y sólo medianas condiciones para algunos hidros en Mahón.

La distancia media entre ambas islas es de unos 40 kilómetros, que supone unos diez minutos escasos para la acción aérea que desde Mallorca puede realizarse sobre Menorca.

Por todo esto, el que posea Menorca sólo contará en Mahón con una mediana base de fuerzas navales y pésima de fuerzas aéreas, y para sus ataques desde allí a Mallorca sólo dispondría de limitadísimos medios y por poco tiempo, pues Mahón no podría subsistir con un Mallorca enemigo aéreo.

El que posea Mallorca puede fácilmente conseguir Menorca, pero es más, puede hasta contentarse con neutralizarla, destruyendo los contados recursos de su base y amenazando constantemente y con muy poco esfuerzo aéreo la única bahía refugio de esta isla. Al amparo de aviación podían sus fuerzas navales utilizar bahías y refugios de Mallorca, aunque no estén artillados ni se encuentren con defensa terrestre alguna.

Si hasta hoy no se ha considerado necesario el artillado de la bahía de Pollensa por no existir en ella recursos ningunos como no sea el abrigo natural, con una aviación en Mallorca que tardaría pocas horas en no dejar piedra sobre piedra en la base de Mahón, ¿para qué las numerosas baterías de la isla de Menorca?

No quiere esto decir que sea de lamentar el que Menorca esté artillada y que Mahón cuente con instalaciones navales y de hidros... Todo es bueno para reforzar nuestra posición en estas islas, y si como enemigo significa poco Menorca para el que poseyese Mallorca, es, en cam-

bio, magnífica ayuda o complemento y tiene un valor innegable en el conjunto militar del Archipiélago.

Si es de lamentar, en cambio, el abandono e indefensión en que se encuentra Mallorca, donde además de indispensable es fácil y no cara la presencia de aviación y de elementos de defensa contra aeronaves.

4.º Misiones a que pueden responder los elementos aeronáuticos de la isla

Ofensivas.— Bombardeos sobre territorio enemigo y a partir de sus costas de objetivos tan importantes como los siguientes: bases navales, puertos comerciales, bases aéreas, comunicaciones terrestres vitales para puntos del litoral citados y que unen el interior de cada país con sus costas. Bombardeos sobre unidades navales y sobre convoyes marítimos en cualquier lugar en que se encuentren y en todo momento.

Ofensivo-defensivas.— Ataques a unidades aéreas y navales que dirijan su acción contra cualquier punto de nuestro litoral de Levante.

Para todas estas actividades ya hemos indicado que el máximo de objetivos se alcanza precisamente con una base aérea en las Baleares. Ninguna otra base del Mediterráneo occidental puede amenazar con la eficacia que se haría desde Mallorca, más que una tercera parte o menos de los objetivos que desde ésta se tienen, y ninguna cortaría de un modo tan eficaz las rutas francesa, inglesa e italiana sobre el Mediterráneo occidental.

Misiones defensivas.— La defensa de unas islas era antes la de sus costas. Hoy son sus costas y su cielo, y en ellas la defensa tiene tres aspectos, que son los siguientes:

Defensas terrestres.....	Defensas móviles.....	Defensas fijas.....	Guarnición terrestre.		
			<table border="0"> <tr> <td rowspan="2">Frente de mar</td> <td>Artillado.</td> </tr> <tr> <td>Casetas lanzatorpedos.</td> </tr> <tr> <td>Frente de tierra.</td> <td>Organización del terreno.</td> </tr> </table>	Frente de mar	Artillado.
Frente de mar	Artillado.				
	Casetas lanzatorpedos.				
Frente de tierra.	Organización del terreno.				
Defensas marítimas.....	Defensas móviles.....	Defensas fijas.....	Lejana. Escuadras.		
			Próxima. Fuerzas sutiles.		
Defensas aéreas.....	Defensas móviles.....	Defensas fijas.....	Minas. Redes, etc.		
			Caza.		
			Servicios de escucha y localización. Artillería. Ametralladoras. Proyectoros. Globos de protección. Enmascaramientos. Abrigos.		
			Cooperación a la defensa marítima.....		
Cooperación a la defensa terrestre..	Defensas móviles.....	Defensas fijas.....	Bombardeos y cegamientos.		
			Exploración (de alta mar). Corrección del tiro. Enlaces.		
Cooperación a la defensa terrestre..	Defensas móviles.....	Defensas fijas.....	Bombardeos y ataques rasantes.		
			Exploración (costera). Corrección del tiro. Enlaces.		

En todo estudio defensivo hoy precisa tener en cuenta dos aspectos fundamentales: 1.º, ataques fundamentales que puedan producirse y modalidad probable de ellos; 2.º, íntima relación y conocimiento mutuo de las tres defensas: terrestre, marítima y aérea.

Los ataques sobre Baleares no pueden ser lógicamente más que marítimos y aéreos. En ambos precisa tener en cuenta que su mayor frecuencia e importancia será de noche, por lo que las transmisiones, proyectores, preparación de los tiros, etc., tienen el mayor interés para los elementos terrestres. Para el material aéreo y su infraestructura las oportunas instalaciones de iluminación.

Una ofensiva marítima sobre Baleares no puede tener más que uno de los tres aspectos conocidos: Bloqueo, bombardeo, desembarco.

En los tres medios la influencia notable de aviación hoy día puede esbozarse en unas líneas.

1.º El *bloqueo* es el medio menos probable. No es sólo que Mallorca sea rica; es que estorbar unas comunicaciones marítimas desde Levante con fuerzas que tengan sus bases en el Mediodía de Francia o de Italia, islas, o Norte de África, es bastante difícil y expuesto. Pero sobre todo es que las comunicaciones aéreas que saltan por encima de fronteras terrestres con sus aerodromos de caza, su artillería, su permanencia, etc., sería ilusorio pretender detenerlas sobre el mar mientras se poseyese un solo aerodromo en la Península.

2.º Al *bombardeo marítimo* siempre se opusieron conocidas defensas marítimas y terrestres (lejanas, próximas, móviles, fijas) que bastaron a considerar éste como algo excepcional por las pocas probabilidades de éxito. Imposible el duelo de artillería, porque la ventaja de las plataformas terrestres es algo indiscutible (posibilidad de mayores ángulos que los limitados de las torres de los buques, estabilidad, permanencia, mayor facilidad o posibilidad de funcionamiento, etc.)

Hoy, además, aviación, con su exploración y sus bombardeos lejanos, amplía enormemente el radio de acción de la defensa; puede ayudar al tiro de la artillería de costa con su observación y aún cooperación; opone a la aviación embarcada otra aviación con base firme, que tiene por ello mayores posibilidades para lanzarse al aire en días y horas en que no podrá hacerse desde los barcos (particularmente de noche); regreso más seguro a la base y, en general, aviación mucho más numerosa y potente.

Los bombardeos marítimos sólo pueden tener como objetivos Palma y Mahón, ya que la base aérea puede alejarse lo suficiente de la costa para no temer éstos en ningún caso. Por ello la cooperación de aviación para oponerse a estos bombardeos debe estudiarse en estos dos objetivos únicos.

3.º Las *operaciones de desembarco* fueron siempre muy difíciles, aun sin una aviación que se opusiera (Dardanelos, Alhucemas), pero es que hoy los aviones señalan hasta en sus menores detalles todas las fases que son necesarias a un desembarco, bombardean fuerzas de apoyo y de desembarco, atacan en vuelo rasante sobre todo a estas últimas fuerzas y aumentan con todo ello las dificultades de estas operaciones, que siempre se ha procurado eludir.

En la isla de Mallorca, tomando como base de defensa móvil Inca, simplificaría los servicios una división, en sectores, de la isla, que prolongados en el mar facilitarían también el reparto de misiones a aviación. Un sector podría comprender Palma y la Sierra del NO., otro Alcudia y Pollensa y el tercero el Sur de la isla, tomando como centro el pueblo de Campos, siendo este sector el de mayores facilidades para un desembarco. De este modo, en el estudio de la infraestructura de aviación en Mallorca pudiera convenir tener un aerodromo central, base aérea entre Inca y la Sierra, o en el triángulo Inca-Sineu-Montuiri (fuera de la acción naval contraria y dificultando algo más los ataques aéreos), y aerodromos de trabajos o auxiliares hacia Palma, La Puebla, Son Servera y Santañy, que descongestionasen el aerodromo base, dificultasen la destrucción de los recursos aéreos por el enemigo y facilitasen el trabajo en cada uno de los sectores NO.-NE. y Sur que indicábamos.

Convendría en las demás islas tener señalados todos los lugares de posible utilización para hidros (distintas bahías y calas), y campos de toma de tierra en Menorca, en Ibiza y Formentera.

Ataques aéreos. — Los ataques aéreos a la isla no tienen más que un aspecto: el bombardeo.

Este puede ser lanzado desde bases flotantes (portaaviones o aviación embarcada) o desde puntos muy lejanos.

En el primer caso está bien clara la inferioridad de las fuerzas aéreas atacantes, por las muchas dificultades que tiene una aviación embarcada para actuar.

Las formaciones lanzadas desde el litoral, pierden en fuerza todo lo que han de recorrer forzosamente en distancia y sobre formaciones aéreas que deben salir desde puntos a más de 350 kilómetros y regresar forzosamente a ellos, tiene que ser notable la superioridad de elementos aéreos de la isla, que entablarán combate descansados sobre fuerzas que ya se desgastaron algo en los incidentes del viaje, que seguramente fueron anunciadas con suficiente anticipación, y a las que les quedan los problemas de conseguir su objetivo primero, y de regresar a las bases lejanas después.

Una antiaeronáutica en el Archipiélago tendría que contar primero con un servicio de vigilancia y localización en todas direcciones, utilizando las distintas islas y las posibilidades de esta escucha sobre el mar. La artillería de D. C. A. debería figurar como ideal en la proporción de un grupo de tres baterías por cada uno de los tres objetivos señalados (Palma-Mahón-Base Aérea) en instalaciones semifijas, ya que las móviles no podrían, ni aun en este caso, oponer su movilidad a las posibilidades que en todas direcciones tiene aviación.

En la base aérea, Palma y base naval, podrían ser convenientes globos de protección para cubrir determinadas direcciones completando su presencia la acción indicada de artillería y ametralladoras.

Todas las precauciones necesarias al enmascaramiento (irregularidad de obras, ocultación, disimulación por colorido, formas, etc., falsas instalaciones, instalaciones para emisión de humos, etc.), deben ser tenidas en cuenta para la infraestructura de aviación sobre todo.

Abrigos protegidos incluso contra gases en los objetivos fundamentales tantas veces citados.

Todos los elementos de tiro y el servicio de antiaeronáutica en general habrán de tener en cuenta que los ataques se producirán probablemente de noche, por lo que deben entrar en el estudio anterior instalaciones de proyectores.

Las transmisiones son la base del servicio de antiaeronáutica, por lo que es interesante el cuidado de los cables que unan las distintas islas entre sí y con la Península, pues sólo éstos, la radio o el avión quedan como medios de transmisión para todos los casos urgentes.

Por último, unidades de caza han de ser, como en todos los casos, la base de la defensa aérea de las islas.

En cuanto a la actuación conjunta de todos estos elementos, es decir, a la organización del mando, creemos que jefes de aviación deben ser los encargados de esta coordinación, considerando la defensa del conjunto de las islas como la de una zona territorial del interior que tuviese uno de sus límites en el litoral.

Es lo más esencial para una buena defensa el conocimiento máximo de las posibilidades de los atacantes. Nadie está obligado como aviación a conocer bases aéreas enemigas, su situación, sus recursos en número y características de aviones, en municiones, en instalaciones, su táctica, etc., y nadie puede oponerse a una aviación con conocimiento tan completo de ella como elementos de otra aviación.

Los elementos activos más importantes, son artillería y caza. Un mando de artillería en una organización antiaeronáutica, además de un conocimiento siempre menos completo del problema, tendría la obligación de enfrentar en muchos casos y dirigir el combate de unas formaciones aéreas contra otras (caza de la defensa y formación aérea de ataque). Un mando de Aviación, si bien tendría que dar normas a artillería, en la que su técnica será inferior, siempre será contra elemento aéreo, en los que la inferioridad estará de parte del mando artillero. Una de las dos partes, siempre, y en ocasiones las dos, serán elementos aéreos.

En resumen, el armamento de aviación, exige, que la defensa general de un país y la particular de una de sus zonas o regiones, atienda a los tres aspectos indicados: 1.º, necesidades que derivan de las posibilidades de aeronáutica contraria y de sus objetivos probables; 2.º, posibilidades propias que vienen dadas por las características del material y recursos de que se disponga, y 3.º, organización para una acción de conjunto de todos esos elementos.