

## Los dos Mediterráneos

(Consideraciones geopolíticas sobre el Mediterráneo y el Ártico)

(Extractos, recopilación y exposición, por el  
Coronel de Aviación A. RUEDA URETA)

Los objetivos económicos y los puntos de apoyo en las rutas son la raíz de los proyectos o propósitos de los Gobiernos de los Pueblos, que cristalizan en la Estrategia de los Mandos Militares.

Pero estos objetivos pueden adquirir o perder importancia en relación a las necesidades de la vida y de la economía de guerra, constituyendo lo que hoy día ha dado en llamarse Geopolítica.

La importancia relativa o aislada de esos espacios, accidentes, yacimientos, etc., varía ciertamente en razón de muchas y diversas causas, pero muy especialmente por las diversas adquisiciones y necesidades del progreso técnico, que valoriza a veces los que casi carecían de interés e importancia, y desvaloriza a otros que eran primordiales (oro, plata, hierro, cobre, plomo, estaño, wolfram, rádiom, uranio; especias, madera, corcho, caucho, gomas, carbón, petróleo, sintéticos; mares, ríos, desiertos, cordilleras, islas, estrechos, ciudades, puertos, centros, zonas industriales).

La navegación introdujo los espacios y caminos del mar, valorando los estrechos y lugares de paso forzado, como asimismo los mejores emplazamientos para las bases navales, apoyos en las largas rutas del comercio y para enlace y defensa de los imperios coloniales.

Ahora, el dominio del aire, en paz y en guerra, ha variado los valores relativos de muchos de aquéllos y ha dado importancia decisiva a la Meteorología, que en cierta forma es "la geografía del aviador", pues con sus accidentes ocasionales es con los que ha de chocar y luchar el avión, y no con aquellos que forman la estructura de la corteza del planeta.

Las distancias y los espacios comprendidos, también tienden a desvalorizarse, es-

camoteados por la velocidad y el radio de acción de los vehículos aéreos comerciales y de guerra, ya que el tiempo sustituye a la distancia, pues no es factor de ella solamente, sino de la velocidad, que a su vez lo es de la altura de vuelo.

Todo ello afecta extraordinariamente a la moderna ciencia de la Geopolítica, que, al hacerse militar, tiende a confundirse en alto grado con la Estrategia, en una economía de guerra moderna.

No creemos, como parece pretender el Teniente Coronel Emile Lebon (en su artículo "La era de los Meridianos", publicado en "Forces Aériennes Françaises"), que la preferencia en dirección que en sus éxodos siguió la Humanidad a lo largo precisamente de los paralelos, y en general desde el Este hacia el Oeste (la dirección de las grandes emigraciones, llamada "la marcha al sol"), sea a modo de un arrastre debido a la inercia con respecto a la dirección de giro de la tierra, en el sentido contrario; pues esto sería aplicar a la Humanidad lo que se ha pretendido (sin fundamento probado) para el movimiento de la corteza terrestre en la teoría de los continentes flotantes.

Lo primero que habría que objetar en contra serían los grandes movimientos hacia el Este, de los Arios, partiendo del Báltico, llegando hasta la India y echando las bases de la teoría de unidad de razas; como asimismo los movimientos de Alejandro y de Napoleón; y las exploraciones marítimas de los portugueses y españoles, contorneando el Africa por el Cabo de Buena Esperanza y llegando al Pacífico precisamente desde el Oeste.

Cierto que de Europa a América se saltó, en el sentido general, hacia el Oeste; y que en ese sentido se circunvaló por pri-

mera vez el Globo por Juan Sebastián Elcano.

Pero hay, como dejamos dicho, reacciones importantísimas en el sentido opuesto.

Creemos que razones de hambre, excesos de población, necesidad de buscar tierras no pobladas ni poseídas y otras de este orden, fueron en general las que empujaron a los pueblos orientales hacia el oeste de Europa; precisamente por eso, por ser pueblos orientales, por ser sus núcleos primarios muy orientales y saberse ya poblados los espacios más a Oriente, encontrando obstáculos por ese mismo motivo los intentos de conquistas o éxodos hacia Oriente. Mientras el Imperio romano presentó resistencia, estuvieron entre dos muros de contención; y al decaer, se produjo la invasión de los Bárbaros, latente mucho tiempo antes.

Las marchas hacia el Oeste fueron éxodos de pueblos hambrientos o débiles, que venían siendo empujados por otros más fuertes y agresivos. La búsqueda de una vida más fácil, y en cierto modo, una cuesta abajo, un alud de humanidad sobranté.

Las marchas hacia el Este han solido tener carácter imperial, de conquistas; y fueron hechas por hombres o pueblos poderosos, ansiosos de gloria, de territorios y de riquezas. En cierto modo, una cuesta arriba; para emplear un exceso de fuerza y de vida.

Hay que suponer además que en Eurasia la forma alargada del Continente en el sentido de los paralelos obligaba a que los movimientos de los pueblos fueran en esas direcciones, con preferencia a las de Norte-Sur o Sur-Norte.

Los Polos, es natural que no atrajesen, hasta que, conocido y poblado todo el planeta, quedasen ellos como únicas incógnitas por resolver; y hasta que estuviere la Humanidad en condiciones de enfrentarse con tan riguroso clima y tan escasos elementos de vida.

Creemos que en el Continente Americano (alargado en el sentido Norte-Sur) los movimientos de los pueblos habrán sido forzosa y naturalmente en ese sentido Norte-Sur o Sur-Norte, en general. Pero nosotros estamos muy obcecados por nuestra cultura indoeuropea y por la estructura de nuestro Continente Euroasiático.

En el mar, también la situación (manteniéndose entre ciertas latitudes) era más fácil que navegando de Norte a Sur, o viceversa, dados los escasos conocimientos náuticos de épocas antiguas.

Es por esto que Emile Lebon llama a las épocas primeras "la era de los paralelos", y pretende en ella (desde los orígenes de los primeros hombres que sitúa en el trópico, en Sumatra, Java, la India) hacerlos andar hacia el Oeste y subir o bajar nada más que a las zonas semitropicales, en las antiguas civilizaciones del Egipto, la India y Mesopotamia; y en América, a Méjico, Brasil y Perú (mayas, aztecas e incas), para luego seguir subiendo a la zona templada Norte en las culturas china y mediterránea; esta última con Inglaterra, y luego con Norteamérica y Canadá, se hizo nórdica, mientras en la América Latina tiende al Sur, al hacerse transatlántica. Es, en cambio, cierto que la busca de los metales (antiguamente, el hierro y el estaño, para lograr el bronce; luego, la plata, en la colonización española de América, y más modernamente, la quimera del oro, en Norteamérica, hacia California) ha hecho caminar a la Humanidad casi siempre hacia el Oeste y algo hacia el Norte. El mismo descubrimiento de América por Cristóbal Colón fué buscando un camino más corto hacia la India, para lograr una supremacía en "el comercio de las especias", que en aquella época se apreciaban casi más que el oro. Esa misma conquista de "la ruta de las especias" fué la intención de la fracasada campaña de Napoleón en Egipto.

La bandera del predominio del mundo pasó así, es cierto, desde la India ancestral a Mesopotamia (Caldea, "Ur", Asiria y Babilonia); luego, a Tebas y a Tiro, haciéndose a continuación mediterránea con Atenas y Roma, y europea en su trono de París, que fué por tanto tiempo corazón del mundo moderno, para desde allí (con el predominio de los mares) pasar a Inglaterra, y hoy (en la Era del Aire) saltar a los Estados Unidos de Norteamérica; dejando su camino sembrado, efectivamente (en las zonas templadas boreal y austral), de las más importantes ciudades del Globo: Pekín, París, Londres, Nueva York, Chicago, San Francisco, Buenos Aires, El Cabo, Sidney.

Siempre el hombre necesitó zonas en las que pudieran vivir sus animales, de los cuales él vivía a su vez, y éstos necesitaron siempre la existencia de las plantas, de las cuales se alimentaban; esa razón también es cierta y explica muchos éxodos y su encuadramiento intertropical. Los Polos tenían que ser lo último a invadir, y sólo por pueblos básicamente pescadores y muy sobrios, con sus únicos compañeros domésticos, el perro y el reno, y con sus dos grandes recursos, el oso y la foca. En cambio, la zona tórrida resultaba, al principio, de una exuberancia exagerada, y el sol mismo, el mayor enemigo.

Pretende aquel autor antes mencionado que ha sido el siglo XX el que, rompiendo las barreras (que encajonaban las corrientes humanas entre los paralelos que limitan las dos zonas templadas tropicales), inició el intercambio y los movimientos comerciales en la dirección Norte-Sur entre todos los pueblos del mundo; y es por esto que él pretende llamar a esta época nuestra "la era de los meridianos", asignándole al avión una preferencia en rutas meridianas que nosotros no vemos realmente.

Creemos que tenía que ser la Aviación, sin importarle espacios terrestres o marítimos, cordilleras ni estrechos, corrientes marinas ni vientos, "paralelos ni meridianos", la que universalizase la dirección de los movimientos y la comunicación y enlace de los pueblos de una manera integral, y al mismo tiempo, con la máxima elementalidad en dirección y distancia: "por círculos máximos" (ortodrómicas).

Y aquí aparece una nueva región del Globo a considerar, que va a ser de las más frecuentadas, por existir a través de ella las mínimas distancias entre puntos vitales de distintos Continentes del hemisferio Austral, tanto para el intercambio comercial en la paz, cómo para el ataque y la defensa en caso de guerra. Esta zona es "un nuevo Mediterráneo" en el Polo Norte.

La Geopolítica militar desplaza hacia él una enorme parte de su interés; y debemos empezar a acostumbrarnos a mirar nuestro planeta con visión hemisférica polar, en vez de aquellas visiones hemisféricas ecuatoriales, ya trasnochadas.

A través de este casquete helado, la Avia-

ción no encuentra las dificultades que los vehículos de superficie terrestres o navales, sino que vuela sobre él con la misma indiferencia que sobre mares y tierras tropicales o ecuatoriales; y la brújula, sustituida por la navegación electrónica, ya no es obstáculo; y la menor altura que en los Polos exige el vuelo estratosférico (por la contracción que, debido al frío, sufren en los Polos las capas de la atmósfera), no sólo no perjudica, sino que beneficia la facilidad de alcanzar más pronto esas zonas aéreas estratosféricas, en las que pueden desarrollarse las máximas velocidades (que allí están a sólo unos 6.500 ó 7.000 metros de altura).

Es, pues, aquí, en estos planisferios polares, y especialmente en el Artico, donde la Geopolítica y la Estrategia Aérea deben mirar, estudiar y preparar sus futuros objetivos de la economía de paz y de guerra: los propios, para defenderlos, y los enemigos, para atacarlos. Especialmente aquellas naciones de una elevada latitud, que queden dentro de los grandes alcances o radios de acción (a través del Polo) que en fecha muy cercana habrán alcanzado los aviones comerciales y de bombardeo y los proyectiles teledirigidos, portadores, en cierta proporción, de explosivos atómicos, además de los clásicos.

El Polo Norte y el todavía no gastado teatro del Mediterráneo (especialmente en su parte oriental), son, a nuestro juicio, los dos lugares de máxima probabilidad para ser teatros de guerra en una futura contienda, que ojalá no llegue a producirse. Dios quiera que sea cierto lo que se ha vaticinado de esta época actual: que sería la más intranquila paz que el mundo habrá conocido, pero la más duradera también, precisamente por la convicción de todos respecto a los desastrosos efectos que sufrirían vencedores y vencidos en una nueva guerra, con los medios y estilos que se pondrían en práctica por ambas partes combatientes.

Alguien dijo que si en la primera guerra que pueda estallar se emplease "la energía atómica", en la siguiente se volvería a emplear "el arco y la flecha".

Observemos un mapa del mar Mediterráneo, tomando en cuenta los países que le rodean.

Como dice un artículo de "Serial Maps" sobre Geopolítica, se destacan en seguida en él dos puntos focales principales de fricción: los Balcanes y los Estados arábigos.

De dicho artículo tomamos algunos de los párrafos siguientes:

EL MEDITERRÁNEO Y EL ORIENTE PRÓXIMO.

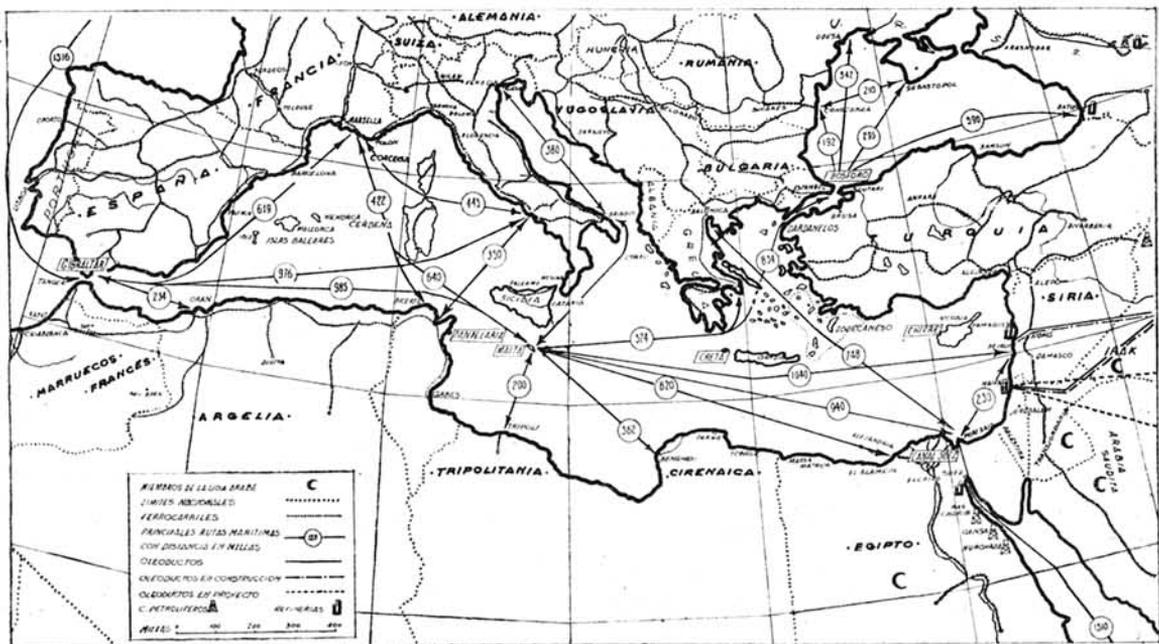
"Las circunstancias de que las aguas del Mediterráneo sean comunes a tres grandes masas de tierras continentales y que posean un clima extraordinariamente uniforme (que no registra temperaturas extremas), combinadas con otros factores, han hecho que las regiones de las costas del Mediterráneo sean en muy gran modo la cuna de la cultura humana y el invernadero de poderosas civilizaciones."

"El resultado de las sucesivas colonizaciones ha sido la creación de muchas características uniformes en las ciudades y Estados de este enorme litoral. Marsella, Nápoles, Argel y Alejandría, aunque en países diferentes y bajo banderas distintas, todas muestran puntos de semejanza. Sobre todo, los pueblos del Mediterráneo revelan rasgos físicos y mentales comunes, que parecen unir en un todo homogéneo las razas, lenguas y religiones diferentes, cons-

tituyendo a modo de un gran pueblo marítimo."

"El interés británico por el Mediterráneo comenzó en el siglo XVI con el envío de una Misión inglesa al Sultán de Turquía y con la creación de la British Trading Company (Compañía Comercial Británica) en el centro comercial de Aleppo, que era la estación término de las rutas comerciales por vía terrestre y procedentes del Lejano Oriente. El objeto de estas empresas era apoderarse del comercio marítimo desde allí hasta Europa. Pero con la ocupación británica de la India, los intereses británicos se hicieron estratégicos, además de comerciales. La conservación de la influencia británica en el Oriente Medio llegó a ser asunto de suprema importancia, y era necesario contar con aquella ruta marítima a través de un Mediterráneo potencialmente hostil. La captura de Gibraltar, en 1704, y la de Malta, después, concedieron a Inglaterra la libertad que necesitaba. La ventaja inmediata de esto se hizo patente cuando fracasaron los intentos que Napoleón realizó para capturar esa misma ruta de las especias por vía terrestre (ruta a la India) en el año 1708."

"Lo acertado del plan adoptado por Inglaterra quedó triunfalmente justificado al abrirse el canal de Suez en 1869. La adqui-



sición de un punto de control en el Canal, así como la de Chipre (cedida por Turquía a Inglaterra en 1879), forjaron los últimos escalones de la cadena estratégica que unía Inglaterra con su Imperio indio. Durante la guerra de 1914-18, a pesar del antagonismo turco y de la amenaza de los submarinos alemanes, Inglaterra conservó el control de su ruta marítima de importancia vital, y sus comunicaciones permanecieron intactas."

"El descubrimiento y la explotación de los yacimientos petrolíferos en el Irán y en el Irak, han contribuido a hacer resaltar la necesidad de contar con bases en el Mediterráneo. Haciendo caso omiso de que la defensa del canal de Suez y de la ruta más corta a los océanos Índico y Pacífico siga siendo o no esencial para la estrategia británica, lo que importa hoy es que las estaciones de término de los yacimientos petrolíferos se hallan situadas en el extremo oriental del Mediterráneo. Mientras Inglaterra y Europa necesiten petróleo, habrá que defender la ruta marítima del Mediterráneo, aunque sólo sea por este último motivo."

Por otra parte, sabemos que los Estados Unidos y Rusia tienen planteadas cuestiones mutuas sobre determinadas zonas del Mediterráneo y de Europa en relación a los intereses encontrados de sus respectivas políticas, que podrían resumirse del siguiente modo:

Norteamérica alega contra Rusia:

1) *Sobre Alemania y Austria.*—"Los esfuerzos soviéticos para dominar a ambos países han puesto en peligro la paz."

2) *Sobre Hungría.*—"El país no es independiente más que nominalmente, pues está controlado por Rusia."

3) *Sobre Grecia.*—"Las guerrillas comunistas han recibido el apoyo ruso a través de los satélites de Rusia que tenían frontera con Grecia."

4) *Sobre Rumania.*—"También controlada y dominada por Rusia, no es libre sino nominalmente."

5) *Sobre Turquía.*—"Está continuamente amenazada y presionada por Rusia, en su afán de ganar el acceso al Mediterráneo."

6) *Sobre el Irán.*—"Los continuos intentos de agitación soviética para conseguir concesiones petrolíferas ponen en peligro la independencia del país y alteran su paz."

Rusia alega contra Norteamérica:

1) *Alemania y Austria.*—"Estados Unidos intenta crear en ellos una base contra Rusia."

2) *Italia.*—"Los Estados Unidos dan una ayuda de apoyo político a los Gobiernos italianos anticomunistas."

3) *Grecia.*—"Norteamérica ayuda a los regímenes griegos que tratan de suprimir las libertades."

4) *Tripolitania.*—"Los planes para la reapertura de la base aérea de Mella van claramente dirigidos contra Rusia."

5) *Turquía.*—"La ayuda militar de Estados Unidos, bajo la doctrina de Truman, apunta contra la U. R. S. S."

6) *Irán.*—"Los americanos están militarizando el país, entrenando un ejército y construyendo una base aérea."

En todas estas alegaciones mutuas puede siempre encontrarse el germen de algunos de aquellos objetivos geopolíticos a que hemos hecho repetidamente referencia, y que, como dijimos al principio de este artículo, constituyen la esencia de la estrategia en una política de economía moderna de guerra. Entre ellos, a su vez, se destaca más y se repite la importancia que tiene el establecimiento de Bases Aéreas, ya que sustituyen a lo que fueron las Bases Navales en los tiempos en que era dueño del mundo aquel que poseyera el predominio de los mares, hoy ya en claro trance de sustitución por la Supremacía Aérea o dominio del aire.

Todo esto en cuanto a Europa y el Mediterráneo.

Ahora echemos una mirada a aquel otro Mediterráneo del Artico, que ya anteriormente dejamos señalado como la otra región del planeta de máxima actualidad, mayor interés y seria actividad en un futuro próximo.

A este respecto nos parece muy interesante lo que hemos visto publicado en "Notiziario D'Aviazione" bajo el título:

“EL ARTICO, LA RUTA DEL PORVENIR.

La apertura, ya muy próxima, de una ruta aérea comercial más allá de la “línea del círculo polar”, los vuelos del “Aries” y luego del “Pacusan Dreamboat”, y los relatos del explorador Paul Emili Victor (que es quien conoce mejor los problemas de la navegación aérea en las regiones árticas), permiten pensar que se aproxima una época de realidades por lo que se refiere a la utilización del espacio ártico para el transporte aéreo.

En torno a las Bases Aéreas americanas

próximas al círculo polar, y destinadas evidentemente a constituir un frente defensivo en réplica a las instalaciones análogas de la U. R. S. S., ha surgido cierta publicidad.

“En el caso eventual de una tercera guerra mundial—ha dicho el General Arnold—, el centro estratégico del conflicto será el Polo Norte.”

*Aspecto militar del problema.*

En obras y artículos dedicados a tal cuestión, y muy recientemente en una exposición muy notable de Charles J. Murphy



Rutas en el Polo Norte.

en la revista "Life", se ha subrayado de manera especial que los grandes conglomerados humanos y económicos (especialmente los centros industriales del mundo) se encuentran situados generalmente en torno al paralelo 35°; por otra parte, nuevos conglomerados industriales se encuentran en vías de formación más al Norte (en Siberia, para no indicar más que un solo ejemplo). Conforme ha hecho notar el General americano Le May, que fué encargado de organizar la protección aérea de las regiones polares árticas, debe presumirse que hacia el año 1950 todas las grandes potencias industriales dispondrán de medios de ataque para actuar a larga distancia (es decir, bombas volantes radiodirigidas), susceptibles de transportar unas cuantas toneladas de explosivo y lanzables contra objetivos situados a distancias de 5.000 kilómetros por lo menos, alcanzando eficazmente dichos objetivos. Sin embargo, junto al aspecto negativo de los esfuerzos desplegados por los militares para apropiarse el casquete polar, es necesario considerar también su aspecto positivo.

#### *Los Estados Unidos vigilan el Artico.*

¿Cuál es actualmente la posición de los grandes países de las regiones subpolares? Los Estados Unidos parten del principio expuesto claramente por Murphy en el citado artículo: "Si Groenlandia e Islandia están con nosotros, y si nosotros estamos en condiciones de utilizarlas, el conjunto de los objetivos industriales de la Europa occidental y de los que se encuentran en el corazón del Continente asiático están al alcance de nuestras armas. Si perdemos el control de aquéllas, el nordeste de los Estados Unidos no podrá ser protegido de cualquier ataque eventual."

En Islandia, los americanos, tras haber llevado a cabo la instalación de uno de los aeródromos militares más eficientes del mundo (el de Meeks-Field), se ven constreñidos a evacuar sus Fuerzas armadas para respetar las aspiraciones legítimas de un pequeño país de 100.000 habitantes, celosos de una independencia de origen reciente. A pesar de ello, se ha acordado que Meeks continuará a disposición de los Es-

tados Unidos como punto de enlace con Alemania, mientras dure la ocupación de esta última nación.

#### *Groenlandia.*

En Groenlandia (territorio cuya importancia en la guerra pasada comienza ahora a comprenderse) los americanos mantienen todavía numerosas estaciones meteorológicas y radiotelegráficas; los efectivos totales americanos no pasan de los 700 hombres, y además éstos van siendo sustituidos progresivamente por daneses, los cuales conservan sobre este territorio una soberanía bastante efectiva, a pesar de los pesares (queremos decir que no estarían en condiciones de conservarla por la fuerza).

Sumando todo esto, los americanos se lamentan de que el ministro que en tiempo de Lincoln adquirió Alaska para los Estados Unidos (comprándosela a Rusia), no hubiera podido completar su proyecto con la adquisición análoga de Islandia y Groenlandia. Tanto más cuanto que la Rusia soviética se encuentra en extremo capacitada para extender su influencia económica sobre aquella región, especialmente en lo que se refiere a Islandia; y que Noruega no está en condiciones de oponerse a la toma de posesión del Spitzberg por parte de los soviéticos (situado éste, dicho sea de paso, a 1.600 kilómetros de Meeks-Field).

#### *Canadá.*

El Canadá, interesado—quiera o no quiera—en el desenvolvimiento de la política americana de protección del Artico, fué interrogado en el mes de mayo último por los Estados Unidos con vistas a una organización eventual común de Bases Defensivas en el extremo Norte. Estado-cojínete, por la fuerza de las circunstancias, el Canadá parece reacio a aceptar su papel de bastión de la fortaleza americana. A pesar de ello, hace algún tiempo que las zonas que baña el Artico (Aklavik, Port-Radium, etc.) se han convertido en importantes centros de extracción de minerales radioactivos. En el verano próximo el Canadá instalará, más al norte del círculo polar, dos estaciones me-

teorológicas en la isla de Melville y en el estrecho de Eureka; es decir, por lo que respecta a la segunda, a 1.000 kilómetros del Polo. Americanos y canadienses cooperarán en aquella zona para instalar Bases cada vez mayores; por tanto, de aquí a dos años quedarán instaladas otras siete estaciones radio. Tales instalaciones deberán permitir la vigilancia de este vasto territorio y prever el desarrollo de las condiciones meteorológicas en el territorio canadiense y preparar el establecimiento de enlaces comerciales futuros.

### *Alaska.*

"Posición clave" en la guerra del Pacífico, Alaska es actualmente un país agrícola que se va poblando rápidamente. Simétricamente dispuesta con relación a la Base Canadiense de Whitehorse, está la Base Americana de Fairbanks con sus anejos (Anchorage en la costa meridional y Adak en las Aleutianas), constituyendo un puesto avanzado de observación de los Estados Unidos, así como un centro de intensa actividad aérea-rearrea comercial. Bañada por una corriente cálida, la costa meridional está llamada (lo mismo que la cadena de las islas Aleutianas, en las que se encuentran bases diseminadas como la de Dutch Harbor) a adquirir una intensa actividad aérea, en detrimento de la ruta del Pacífico Central. Gracias a Alaska, los Estados Unidos disponen de la puerta de entrada natural al Extremo Oriente; además, el aprovisionamiento de material de guerra a Rusia a lo largo de la ruta Noroeste, que va desde Edmonton a Fairbanks y a Nome (en el estrecho de Behring, en donde hace cuatro años se consignaba a los pilotos soviéticos el material americano), ha ayudado a la apertura del tráfico civil sobre nuevas rutas.

### *El esfuerzo soviético.*

Si dirigimos ahora nuestras miradas al lado ruso, puede verse que, geográficamente, el Continente Asiático parece carecer de vías de penetración en dirección al Polo. La costa siberiana, en verano, se encuentra separada del casquete ártico por un vasto espacio de mar navegable.

Por esta razón, después de unos quince años, el esfuerzo soviético en orden a la constitución del famoso "paso Nordeste" se ha traducido, por una parte, en la apertura efectiva de las líneas aéreas estivales y en una línea aérea permanente; y por otra parte, en la constitución e instalación de una red de estaciones meteorológicas igualmente densa que la americana.

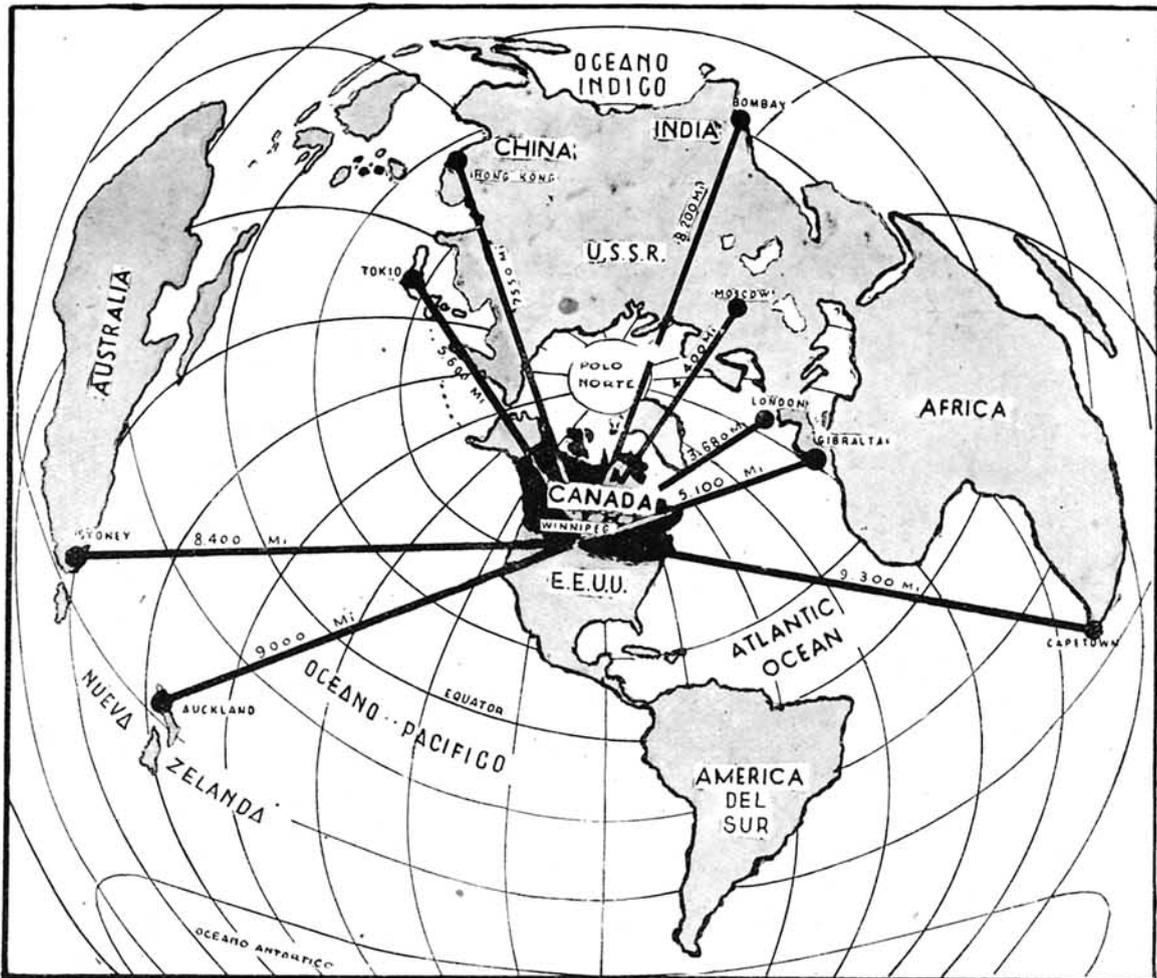
Los rusos disponen de un órgano o institución para estudiar el Artico, que tiene gran importancia: el Instituto Leningrado, de donde nacieron las expediciones emprendidas desde 1936 a los confines del Océano Glacial Artico. En 1937, el Instituto Aeronáutico "Zagi" concluyó también sus investigaciones con un informe en el que se recomendaba la creación para 1938 de la línea aérea Moscú-San Francisco a través de la costa septentrional de la Siberia; línea que los rusos imaginaban productiva y para cuya apertura sugerían negociaciones con los Estados Unidos.

En 1941 los rusos pudieron abrir la ruta Moscú-Kamtchatka, recorrida en nueve días en cualquier estación del año. Es fácil imaginar que empresa tal no ha podido llevarse a término sino tras largos meses de estudios de las condiciones especiales del suelo en las regiones árticas, tras un examen metódico de los itinerarios, y, finalmente, tras poner a punto un material y procedimientos adecuados de funcionamiento.

Los anglosajones no niegan esta iniciativa por parte rusa. Ni medios financieros, ni nombres, faltan al "Glavsevmorput" (oficina soviética especializada en el equipo e instalaciones en las regiones polares). Frente a una organización tal, las expediciones americanas del tipo "Williwaw" y "Frigid", con sus efectivos de un centenar escaso de hombres, hacen un papel poco airoso.

### *El porvenir del Artico.*

De las experiencias llevadas a cabo hasta la fecha, ¿se han sacado conclusiones con relación al porvenir de los enlaces comerciales a través del Polo? No hay duda. Hasta ahora la expedición del "Aries" (el famoso avión "Lancaster" de la RAF) es la que ha recogido las enseñanzas más valiosas. Durante el viaje que dicho avión efectuó en mayo de 1945 (inmediatamente después de



Si Norteamérica atacase...

finalizar las hostilidades en Europa), desde Islandia al Canadá y luego directamente hasta Inglaterra, la tripulación del "Aries", favorecida por condiciones de vuelo relativamente fáciles, pudo determinar el polo magnético con precisión, volar mucho tiempo sobre el polo geográfico y obtener datos preciosos acerca de las variaciones en el comportamiento de la brújula, el peligro de la formación de hielos, la altura y fuerza de los vientos, etc. Sus conclusiones están de acuerdo con las de otras tripulaciones; como ya había anunciado Paul Emile Victor, resulta que las condiciones de vuelo son más favorables allí que en las zonas templadas. La temperatura exterior no descendió nunca por bajo de los 30 grados centígrados bajo cero. Se ha determinado que los dos

únicos pasos peligrosos se encuentran al sur del círculo polar ártico, en el Pacífico Norte y en el Atlántico Norte, en cuyas zonas son frecuentes las tempestades (en el Atlántico Norte las estaciones americanas de Groenlandia pueden rendir un precioso servicio a estos efectos). Una vez atravesada la zona peligrosa, todas las observaciones concuerdan entre sí; se penetra en una zona relativamente cálida, las formaciones de hielo son raras y el vuelo a gran altura, fácil sobremanera; en cuanto a la estratosfera, se alcanza a los 6.500 metros de altura (inferior al techo de los tetramotores modernos).

En un próximo trabajo sobre el Factor Geográfico, que esperamos poder insertar en nuestro número siguiente, completaremos estas exposiciones sobre Geopolítica.