

Discurso pronunciado en la sesión parlamentaria del 21 de Marzo, por el diputado constituyente don Angel Rizo Bayona

Como prometimos a nuestros lectores, hoy transcribimos del Diario de las sesiones, el discurso pronunciado en el Parlamento por el diputado por Cartagena, don Angel Rizo, al impugnar la totalidad del presupuesto de Marina.

La falta de espacio nos impide hacer comentarios acerca del discurso; pero, en días sucesivos, diremos algo relacionado con distintos períodos del mismo, y se verá hasta que punto han sido justas y merecidas las numerosas felicitaciones que con motivo de su actuación en la Cámara, ha recibido el señor Rizo, de los elementos capacitados técnicamente para poder apreciar la importancia de su disertación.

El Sr. PRESIDENTE: El señor Rizo tiene la palabra.

El Sr. RIZO: Señores Diputados, es indudable que siendo Diputado de la Nación, pude ejercer el derecho de intervenir y aun de promover un debate en esta Cámara, pero circunstancias especialísimas hicieron hasta el presente que no ejerciera ese derecho, porque me parecía no poder justificar lo que elevaba a la categoría del deber. Hace mucho tiempo, estaba por decir que toda mi vida, he considerado que sólo tengo deberes, quizás porque sólo desde un punto abstracto, entiendo o quiero entender de derechos: no es, por consiguiente, extraño que en todos los pequeños asuntos de Marina tratados en la Cámara, la mayoría de ellos, pudiendo tener más o menos un viso personalista, huyera de alzar mi voz; y aun cuando pareciera no tener importancia, puede tenerla en mi justificación y merece que se dediquen unas palabras.

En la Cámara, no hay sino Diputados; sin embargo, es casi imposible, a veces por uno mismo, otras por los demás, substraerse del oficio o profesión que uno ejerce. Antes de venir a esta Cámara, de honrarme con el cargo de Diputado de las Constituyentes, era un ciudadano, que ejercía la profesión de marino de guerra; quiero decir que me honraba y tendía a honrar el uniforme de la Marina de guerra. Y ahora, perdonadme porque esto no es un mérito alguno, y ya va siendo hora de sentir rubor al hacer una manifestación semejante, pues no lleva consigo ningún peligro, y vuelvo a pedir perdón; ahora, he de manifestar que desde un punto de vista que las leyes de mi país me lo permitían, era republicano y estimaba no poder serlo de otra manera, sin atender a la disciplina y lo que era peor, a las leyes fundamentales, a la Constitución. A veces sentía repugnancia o desdén, cuando escuchaba, según de donde partía el dicho, que yo era un miembro de la Real Marina Española; no; yo era un miembro de la marina nacional; pero hubo un día que, sin guardar ninguna forma, fui pisoteado la ley fundamental de España y comprendí que mi compromiso de ser disciplinado en mi Instituto había sido roto y que había que decidirse para formar en las filas de los que se aprestaban a conquistar los derechos ciudadanos. Y lo hice con dolor, con el dolor que supone el reconocimiento de un atraso que ponía frente a frente dos sagrados principios: de un lado la disciplina del funcionario, del otro, la más elevada del ciudadano. Y así he vivido, con vergüenza muchas veces, como si fuera un crimen el estar enrolado más o menos en la vanguardia revolucionaria y con otro dolor, el de verme precisado a aislarme en mi Corporación. Es decir, que tuve que desincorporarme, desintegrarme; y como yo no podía ni poder perder una de las grandes afectos de mi vida, lo hice, pasándome a la otra ribera, ciertamente, pero sin ser rival; podía serlo mío, y aun considerarme a mí como rival, serlo yo no podía, porque ni debía ni quería. Todo en España se desdibujaba, y tiene algo de particular que el carácter de un individuo, su espiritualidad, se desdibuje también? Yo re de aprovechar el instante en que me levanto a hablar, para hacer protestas de hombre disciplinado, y principalmente para llamar la atención acerca de este proceso mío, por si fuera de utilidad en defensa de la República. Los Institutos armados, las colectividades dependientes de la Administración, sus miembros, ni deben ni pueden ser políticos, pero no ponerlos en el trance nunca de que el descontento ciudadano les haga saltar por encima de su disciplina y tomen partido.

Y vuelvo a justificar mi omisión voluntaria, en las cosas de Marina; intervenir en las condiciones en que me hallaba, hubiera despertado recelos, por creer equivocadamente que la pasión, tal vez móviles bastardos, iban a guiar mis palabras.

Alguna vez he oído consideraciones a propósito de los trabajos realizados por un célebre autor en un diccionario de la Lengua, si no en

su totalidad, en parte, en tanto sufría arresto en las celdas de una prisión.

Los que viven aferrados solamente a ideas simplistas, dando de lado incluso el caudal de conocimientos que se puedan poseer, sitúan ese hecho y quedan admirados al ver que puede realizarse obra de milagros con unas blancas cuartillas y un lápiz. ¿Es posible que en esas condiciones pueda romperse la virginidad de una cuartilla? Pero yo hablo de ese caso del diccionario, y lo celebro, porque voy a concretar. Quizá en el carácter del autor, en los azares de su vida, encontráramos el porqué de la excelencia de su obra, ajena a sus conocimientos lexicográficos, a su falta de conocimientos etimológicos: la excelencia de su obra, por encima de lo accidental—mejor o peor preparación, abundancia o falta de conocimiento—, se halla en la originalidad. Ser original no es romper con los moldes antiguos; es, por el contrario, respeto a lo clásico, emendando los yerros históricos e incorporando las verdades del presente, derivadas de las experiencias del pasado y en preparación de instrumentos del trabajo para la forja de las del porvenir. Se necesita un ojo experto para distinguir una obra original, no digo atrevida. Lo atrevido lo distingue y señala el vulgo de un modo inmediato. Así, por ejemplo, en orden a la construcción naval, un hombre que no sea experto, un español, al ver el "dreadnought" primitivo, no hubiera podido señalar la verdadera diferencia que lo caracteriza como tipo. Alguno que se las diera de conspicuo caería en la equivocación de creer que las turbinas que llevaba lo distinguía de los otros acorazados, pero en un experto, ¿qué de fantasías viles no forjaría su imaginación, apartado de las normas de la ciencia y el arte de construir para llegar al tipo? Y qué desilusión si se le hace comprender que no se ha roto con los antiguos moldes;

Yo me pienso que habría de hacerse ante la faena de formular unos nuevos presupuestos de Marina para la República española. ¿Salirse de las normas clásicas?

Pero, ¿en España existieron, existen por acá, esas normas? ¡Ah, señores Diputados! No sé cómo vosotros interpretáis un grito lleno de desesperación que tantas y tantas veces hemos oído, e incluso pronunciábamos nosotros mismo con frecuencia; cuando oíamos decir y decíamos: "Triste y pobre herencia va a dejar la Monarquía a la República, van a dejar nos los monárquicos a los republicanos." No sé cómo lo interpretáis.

De mí sé decir que jamás pensé en las diversas manifestaciones o representaciones del Poder público; no ponía mi mirada ni en el Ejército ni en la Marina, ni en la instrucción... ni en la Hacienda; podíamos no tener Ejército, ni Marina, ni instrucción...; podíamos no cumplir sus funciones los Institutos; estar la Hacienda en quiebra; lo importante con serio mucho todo lo apuntado, lo que nos hacía decir: "triste y pobre herencia vamos a recoger", era el conocimiento y sentimiento que teníamos de ver desviado perfil histórico.

Ocurre con los Presupuestos algo así como con los geroglíficos: se puede acertar la solución, pero uno está seguro de ella es aquél que los hace. ¿Pero es que acaso el Presupuesto de Marina que nos ocupa va a ser calificado por mí como cosa geroglífica?

No, porque dentro de lo que verdaderamente y sin ánimo de ofender, no está orientado por la "crassa negligencia", no quiero decir tampoco por la "crassa ignorancia", los Presupuestos del año 932 ellos solo se presentan igual que los del 31, enseñando sus vergüenzas desnudas a modo infantil, candorosamente, como si no tuvieran que contar más que con el espíritu benévolo de la Cámara para ser aprobados. Cualquier espíritu crítico los rechazaría.

¿A qué se deben estar subordinados unos presupuestos de Marina? ¿Por qué y para qué son los presupuestos de Marina?

Hay que partir primero de una base: la Marina, para la Nación, y los marinos, para la Marina, y nunca al contrario. Si nosotros habláramos desde un punto de vista técnico, desde un punto de vista particular y estrecho—la técnica no es sino la costumbre de un cierto conocimiento particular—, habríamos de empezar definiendo el poder naval, como el conjunto de fuerzas navales militares: acorazados, cruceros, destructores, submarinos, minadores, minas, torpedos, redes, bases, aeródromos navales, aviación, etc., hasta alijes y remolcadores; pero lo interesante, desde un punto de vista general, son las características que afectan al poder naval. Hay ya, desde Mahón, un modo clásico en el orden de esa consideración: situación geográfica; configuración física, incluyendo en ésta, por su relación con ella, los productos naturales y el clima; extensión y espíritu territorial; número de habitantes; carácter de estos habitantes; clase de Gobierno, incluyendo las instituciones nacionales que haya. Si en España un día no estuviera separado de otro más que por una noche; si de un trabajo a otro no hubiera más que el descanso necesario,

en este momento de la Historia no habríamos de pensar sino en la labor continuadora.

No es solamente la última condición la que ha variado, porque, realmente, a ninguna de las condiciones enunciadas estaban subordinados los presupuestos de la Marina de la Nación.

Apremios de tiempo imposibilitarían la labor de ir desmenuzando cada una de las referidas condiciones para acoplar los presupuestos a ellas: mejor dicho, para acoplar el poder naval y la política naval de España a dichas condiciones, y éstas, en definitiva, a los Presupuestos de la Nación. Pero hay una, la última, que es la que salta más a la vista de todos los españoles: el régimen ha variado y ha variado no simplemente porque hayamos pasado de una monarquía constitucional a una República democrática, sino porque hemos pasado, debemos haber pasado, de una monarquía autocrática a una República democrática.

La Historia bien nos presenta la diferencia esencial relacionada con el poder y la política naval entre pueblos que durante el curso de ella han estado sometidos a uno u otro régimen. Ten go para mí que en el reinado de Luis XIV en Francia, dirigida la política por Colbert, podemos hallar lo que supone todo el esfuerzo, la inteligencia y la voluntad de un hombre como significación de un sistema autocrático, en relación con lo que estamos tratando. Este es, a mi juicio, el caso típico. Y bien, sus procedimientos, muy de acuerdo con el espíritu centralizador francés, fueron organizar la "producción" y el "comercio", sujetándolo a una organización inteligente y activa con objeto de asegurar una victoria industrial; organizar la "gente de mar" y el comercio y poseer, para apoyo del poderío comercial, una Marina militar establecida sobre bases firmes y tan numerosa como hiciera falta para necesidades futuras; tuvo en cuenta la "agricultura", que aumentaba los productos del suelo; la "industria", que multiplicaba los productos del hombre; los "caminos" comerciales interiores y los reglamentos, que facilitan el cambio de los productos del interior al exterior; la "flota mercante" y los "aranceles aduaneros", que tendían a colocar el tráfico en manos de los franceses, estimulando en el país la construcción de buques, que después habían de ser los que llevasen los productos de la Nación; los tratados de Comercio con todas las naciones para favorecer el comercio francés.

Todos esos medios empleó Francia; empleó Colbert, para crear: Primero, "producción"; segundo, "flota"; tercero, "mercados exteriores". En una palabra: "Poder naval".

Otro caso típico, el democrático, nos lo da, como enseñanza, Inglaterra, que desarrolla sus actividades comerciales en armonía con su espíritu nacional y por virtud del tiempo va adquiriendo de un modo permanente toda idea de previsión que la conduce a aumentar, como consecuencia, su poderío naval militar. Es la labor continuadora de los Gobiernos en lo que respecta a la política nacional, la que obliga a vencer la resistencia de gastar en tiempo de paz lo que después va a necesitarse en tiempo de guerra. Para lo primero, la voluntad de un hombre; para lo segundo, ir captándose la voluntad de un pueblo. En los dos casos la necesidad prevista. ¿Qué apetecemos nosotros? ¿Cabe si quiera contestar esta pregunta? Sólo podemos decir que en el caso de Francia el poder naval, dependiente del personal, fue cosa efímera. Aten to Luis XIV al dominio o a la extensión territorial de Francia, en olvido las características a las que tiene que estar subordinado el poder naval, al fin de su reinado, pudiera contar con determinados buques de guerra, no contaba con poder naval efectivo. Pero en Francia podía darse este caso, porque es un pueblo que obedece tal vez con exceso a la lógica de sus pensamientos. Inglaterra, país de honda moralidad social, había de adquirir lenta, pero permanentemente, todo lo que representara una personalidad que, en definitiva, es el primer signo de poder. Consecuencia: una cosa ya muy sabida y que cada vez que se ha pensado en el resurgimiento de España se ha dicho y repetido hasta la saciedad: el hombre ha de empezar a encontrarse también a sí mismo; es decir, que si queremos que las organizaciones no sean un puro artificio; si queremos que las organizaciones tengan un carácter permanente, han de estar subordinadas a nuestra constitución natural.

Pero la Marina es el instrumento de la política internacional. Su material, entre otras cosas, como las ya indicadas—producción, comercio interior, tráfico marítimo, etc.—, depende también de la política exterior. Hasta ahora no se ha hecho así.

Siempre hemos encontrado una falta de ligazón entre los Ministerios de Marina y el de Estado, principalmente. Entre el Ministerio de Marina y el de Agricultura... Realmente la ligazón, a nuestro juicio, ha faltado entre todos los Ministerios: muchas veces, y perdonad el inciso, he llegado a pensar si en el Gobierno no hacía falta el establecimiento de un Secre-

rio general que sirviera de enlace en los servicios afines. Pero vamos a nuestro caso.

Los buques de guerra en España se han construido por circunstancias del momento para impedir conflictos sociales, y a veces hasta alteraciones de orden público; los apremios de tiempo han obligado a los Ministros a resolver, al buen tun tun, sin los debidos asesoramiento. Ello dio por resultado encargar buques de la penúltima moda, ya construidos en otros países e impropios para nuestras necesidades. Son como los trajes: barcos hechos, y no barcos a la medida. Era más expeditivo comprar un proyecto y todos sus planos desplazados que confeccionarlos. Sólo ha habido en lo que va de siglo una excepción: el plan Ferrándiz de 1908. De ese plan quedan dos acorazados ya anticuados, pero en buena conservación todavía; uno de ellos, sin razón alguna está mandado desarmar; quedará el otro convertido en un solitario, y por tanto sin aplicación. Sus semejantes en el Mediterráneo, franceses e italianos, no son más modernos.

Con excepción de los destructores y submarinos actuales, una docena de cada clase, el resto, es decir, los tres cruceros pequeños "República", "Blas de Lezo" y "Méndez Núñez", los tres de 8.000 toneladas; "Libertad", "Almirante Cervera" y "Miguel de Cervantes" y los dos de 10.000 toneladas que se construyeron en Ferrol, no son más que siluetas que flotarán hasta el día en que se conviertan en féretros más o menos gloriosos. Son buques de tipo y características completamente inadecuadas, y que nadie sabrá explicar a qué criterio ni a qué fin obedeció su construcción y qué papel, por tanto, han de desempeñar en el día de mañana.

El error es aún más imperdonable en los cruceros que se construyeron en Ferrol, llamados "Canarias" y "Baleares", que cuestan más de cien millones de pesetas cada uno y que empezamos a construir cuando el tipo ya estaba fracasado. Es un tipo de barco político, consecuencia del Tratado de Washington, y mucho más inexplicable en España, que no firmó aquel tratado. Constituirán un lastre en nuestra Marina durante veinte o veinticinco años si no hay guerra, débense al empeño del Ministro Cornejo, contra la opinión de la Junta Superior y de la Escuela de Guerra Naval.

LA SITUACIÓN ACTUAL.—Nuestras fuerzas navales son insuficientes e inapropiadas al rango de España. España, en Geografía política, es una isla, y por su ubicación en el mundo, mientras carezca de poder naval, se verá en continuo riesgo de ser mediocrizada por las demás naciones en guerra, según sus necesidades. Ya se vio en la guerra 1914-18; si no fuimos más atropellados por que no convenía a ninguno de los beligerantes. Nuestra fortuna radicó en que Italia se pronunciara por el lado francés.

Está en el ambiente internacional, como cosa inevitable, a plazo más o menos largo, una guerra en que los enemigos sean Francia e Italia. Aun suponiendo que la guerra quede particularmente localizada entre esas dos naciones, necesitamos para entonces, si queremos sostener nuestra neutralidad, que cada uno de esos países sepa que de caer nosotros en favor del contrario tiene la guerra perdida.

La necesidad no reconoce ley. La posición estratégica de nuestras Baleares será objeto de codicia por ambos beligerantes desde el primer día de hostilidades. De ellos, el más audaz o el más necesitado tendrá que apoderarse de aquellas islas, y lo hará, sin duda alguna, si el perjuicio que calcule de nuestra hostilidad es menor que el beneficio que se promete del atropello.

Actualmente hay una verdadera carrera de armamentos navales entre Francia e Italia. De momento, la superioridad está de parte de la primera, aunque atenuada por sus condiciones geográficas. Necesitamos, pues, un poder naval que, sumado al italiano, tenga una preponderancia abrumadora sobre el francés. De ese modo se cubre también la posibilidad recíproca: Italia no tendrá ninguna ilusión de ganar una guerra con Francia si puede contarnos como enemigos.

Con esa fuerza naval, determinada por diferencia, contribuiríamos eficazmente a la paz, porque seríamos los dueños del equilibrio; pero si a pesar de ello fallasen nuestros cálculos, podríamos imponer nuestra neutralidad a costa del gasto de la Marina necesaria que se construye deducida de esta política, que sería infinitamente más bajo que el consecuente de entrar en guerra y ganarla.

No digamos nada en caso de perder. Hoy, nuestro menguado y ficticio poder naval, no puede influir lo más mínimo en las intenciones agresivas o sencillamente defensivas de los demás. España, por su riqueza y por su población (prescindiendo, y es mucho prescindir, de los demás aspectos), puede y debe poseer una Marina que sea, por lo menos, el 50 o el 60 por 100 de la italiana. El esfuerzo económico, es decir, el tanto por ciento del presupuesto total de la nación

invertido en Marina de guerra, sería mucho menor que el que actualmente realizan cualquier país de las potencias marítimas, grandes o chicas: Inglaterra, Francia, Alemania, Italia, Holanda, Grecia, Portugal... El Japón, caso especialísimo, gasta el 20 por 100 del presupuesto general. En España, si se descuenta lo invertido en la ley de Comunicaciones Marítimas y otros gastos del Presupuesto no aplicados a la Marina militar, esta cifra apenas pasa de un 5 por 100.

LA ELECCIÓN DEL TIPO DEL PODER NAVAL.—El problema estriba en elegir con acierto, con arreglo a la política que se haya de seguir. Está en la conciencia del país, en la de sus gobernantes, que España lo que quiere y necesita es vivir en paz. No tenemos actualmente pendencia de frontera con ningún país (ni en la Metrópolis, ni en Marruecos, ni en colonias); no tenemos problemas de exceso de población ni intereses antagónicos con nadie. Quizás porque los que hubiese se perdieron en el siglo XIX por falta de Marina. Quedan todavía dos puntos sentimentales: Gibraltar y Tánger. El primero, por el alcance y precisión de la artillería moderna, sería totalmente inútil para Inglaterra si nosotros entráramos en una coalición contraria. Desde ese punto de vista no debe, pues, haber empeño en reconquistarlo. Y desde el mismo punto de vista y de otro cualquiera, Tánger no vale la pena de una guerra. Ambos podrían reivindicarse todo lo más como consecuencia de una guerra en que nos hubiéramos visto envueltos contra todo el esfuerzo hecho por evitarla y al final resultáramos más copartícipes de la victoria.

Bases. La Marina que necesitamos es, pues, la necesaria para imponer nuestra neutralidad, ofreciéndosela como refuerzo al enemigo del que se decide a ser nuestro enemigo. En ese concepto es evidente que el aliado, o enemigo, han de cotizar en mucho más un par de bases en Cartagena y Mahón que un acorazado o varios destructores, o buques de otra categoría cualquiera. De modo que lo primero que hace falta es acondicionar las bases de Cartagena y Mahón para abastecer y reparar toda clase de buques de guerra, aunque nosotros carezcamos de algunos tipos.

Acorazados. La misión del acorazado—todos los tratadistas están de acuerdo—es batir a otro acorazado. De ahí se obtienen dos consecuencias: primera, sofística, careciendo nosotros de liberadamente de acorazados, dejamos sin aplicación, anulados, a los contrarios; segunda, respecto a esta consecuencia, hay dos teorías: una, la intransigente, que propugna que los acorazados, pocos o muchos, han de ser unitariamente tan poderosos, o más, que sus contemporáneos, sin disminuir absolutamente ninguna característica. Para el caso de España, pensando que un acorazado (uno solo tampoco tiene gran aplicación), costaría de 300 a 400 millones, es decir, el 10 por 100 del Presupuesto nacional, es prohibitiva. La otra teoría se basa, podríamos decir, en el mito de David y Goliath. Al acorazado grande, oponer el pequeño acorazado, tan sigiloso como el número de cañones, no con su calibre, ni coraza, ni velocidad. Un número de acorazados proyectados inteligentemente, al hacerse de artillería de grueso calibre que poseemos, y aprovechando material de nuestros viejos acorazados, podría ser el núcleo de nuestro poder naval.

Cruceros. La elección de su tipo y características es objeto de interminables controversias en todos los países. Nosotros, últimamente, hemos elegido, a la buena de Dios, sobre el catálogo, presurosamente y sin más finalidad que procurar el devengo de jornales. La misión del crucero es mantener el usufructo de las comunicaciones marítimas; esas comunicaciones se limitan al transporte de personas y material de guerra, ya que las noticias se envían por T.S.H., y aunque pueden descifrarse no se puede impedir que lleguen a su destino.

Por consiguiente, la misión del crucero hoy queda limitada a proteger los convoyes propios: destruir los contrarios y paralizar el tráfico enemigo con su presencia real o imaginaria. Por regla general, procura eludir el combate, aunque sea con otro buque similar y aun inferior.

La primera misión, proteger convoyes propios, presupone la existencia de estos convoyes. En el caso español, en exigua Marina mercante de Ultramar quedaría paralizada desde el primer día. Nosotros no tendríamos convoyes que escoltar. Quedaría solamente esta servidumbre para el trayecto a Canarias, que es corto, y añadida no es vital para la Península, ni justifica, por tanto, una estructuración de nuestra Marina subordinada a ese cometido. Las otras dos misiones del crucero, en el Mediterráneo sobre todo, se satisfacen cumplidamente con destructores de mediano y gran tamaño, 1.700 toneladas a 2.800, y con submarinos.

Destructores. Estos buques, durante la guerra, han demostrado ser, entre los de superficie, los de más general aplicación para toda clase de servicios (algunas veces hasta han lanzado

torpedos). El destructor ha servido para todo. Su relativa pequeñez, que no le impide sostenerse en la mar en todo tiempo, y su gran movilidad, le permiten presentarse inopinadamente en todas partes; persigue submarinos y sortea torpedos; captura o hunde buques mercantes aislados y ciembra la alarma y el desconcierto en los convoyes.

Su artillería, hasta de 14 cm. y de gran alcance, es perfectamente temible para los cruceros de mediana, cáscaras de huevo, que no tienen más ventaja táctica ante él que su mayor volumen de fuego (compensado con el mayor blanco que ofrecen y su mayor lentitud de evolución) y su mayor velocidad en mal tiempo (sólo el 7 por 100 de los días en el Mediterráneo).

Su menor precio individual o unitario permite multiplicar su número y cubrir, por tanto, un área muchísimo mayor. Operando en conjunto una escuadrilla de destructores, cinco de 1.800 toneladas, por ejemplo, cuyo coste total equivale a un crucero de 10.000 toneladas, constituye indudablemente fuerza superior. La inmensa mayoría de los servicios encomendados a los cruceros (exploración, cobertura, vigilancia) pueden efectuarse con menor coste y riesgo mediante destructores. No puede ya navegar un acorazado sin su cohorte de destructores. La recíproca no es cierta: los destructores no necesitan la protección del acorazado.

Submarinos. La intervención del submarino por primera vez, en 1914, cambió totalmente la forma de realizar las concepciones estratégicas clásicas, e imposibilitó para lo sucesivo muchas de ellas. El concepto dominio del mar ha quedado formidablemente restringido; el bloqueo cerrado ha pasado a la Historia; los desembarcos a viva fuerza, imposibles ya.

La condición del submarino de poder sumergirse en medio minuto, substituye muchas veces con ventaja a la más elevada velocidad, ya que ésta se emplea con más frecuencia para traspasar una zona sin ser visto o para substraerse al ataque indeseado, que para trasladarse de un sitio a otro.

En ese concepto, el submarino es el barco más veloz de todos; en funciones de persecutor del comercio no tiene igual, por su facilidad en aparecer en zonas diferentes y eludir su persecución. Recordemos que al famoso crucero alemán "Emden", lo mismo que al "Karlshöhe", al "Nuremberg" y tantos otros, siempre le sobraba artillería, puesto que de sus ocho cañones sólo utilizaban uno o dos, y siempre les faltó radio de acción, por cuya causa—necesidad de rellenar con frecuencia de combustible—fue descubierto y sucumbió en desigual combate, que no pudo eludir (carencia de velocidad de desaparición) en la isla de Cocos.

La imaginación se pierde en conjeturas al desentrañar qué hubiera podido hacer en lugar del "Emden" un solo submarino de mediano tonelaje, dado el inmenso radio de acción de estos buques (los nuestros actuales ya tienen de 8 a 9.000 millas, es decir, pueden llegar a Filipinas sin rellenar). Pero el submarino, mas que por lo que hace, influye por lo que no deja hacer; y en la guerra, la inacción es el camino del fracaso.

Lo que urge. Sin que signifique orden de preferencia, porque todo es simultáneo, ya que de la misma insuficiencia adolecemos en igual proporción, hay que tener en cuenta estos tres aspectos.

Primero, bases. Habilitación de las actuales y fundación de otras secundarias, una en Canarias y otra en Santander. Así, por ejemplo, se precisa en Cartagena, cuyo valor como base es absoluto, no relativo y ponderable: el alargamiento del dique para que pueda recibir a todos nuestros cruceros; la ampliación de los depósitos de combustible líquido, cuya capacidad actual es de 15.000 toneladas, a 150.000, y dispuestos en tal forma que puedan servir a los barcos a lo largo del muelle de comercio; el abastecimiento de aguas potables, y elementos auxiliares de puerto, como remolcadores, gabarras, etc.

Hay que pensar también en construir otro dique grande; en ampliar las instalaciones de la base de submarinos, que difícilmente sirve para sostener a la flota actual, y en organizar al macero particular que exige gastos, pero que no son de necesidad tan imperiosa como los primeros.

En Mahón se necesitan, por ser indispensables, elementos de auxilio a submarinos y destructores, comprendiendo tanques para combustible líquido, compresoras, taller de torpedos y material naval auxiliar y de arrastre.

Teniendo Francia dividida su Escuadra, el estrecho de Gibraltar adquiere un valor que, de otra manera, no sería esencialmente mediterráneo. De aquí la necesidad de convertir a Cádiz en base auxiliar.

Segundo, submarinos. Actualmente hay 10, que no son malos, aunque pudieran ser mejores y, a mi juicio, debe comprarse el construido por Echevarría, que es bueno. No hay que olvidar que este submarino, cuyas condiciones incluso han venido armadas desde Alemania—por lo