

CRUZ Y RAYA

GRUPO Y RAYA

S. AGUIRRE, IMPRESOR. — TELÉFONO 30366. — MADRID

CRUZ Y RAYA

REVISTA DE AFIRMACION Y NEGACION

Manam

MADRID, AGOSTO DE 1935

CRUZ Y RAYA

SE PUBLICA TODOS LOS MESES

Director:

JOSÉ BERGAMÍN

Secretario:

EUGENIO IMAZ

Suscripción a doce números:

España, 30 pesetas; Países adheridos a la tarifa reducida de Correos (envío certificado), 35; todos los demás países (envío certificado), 42.

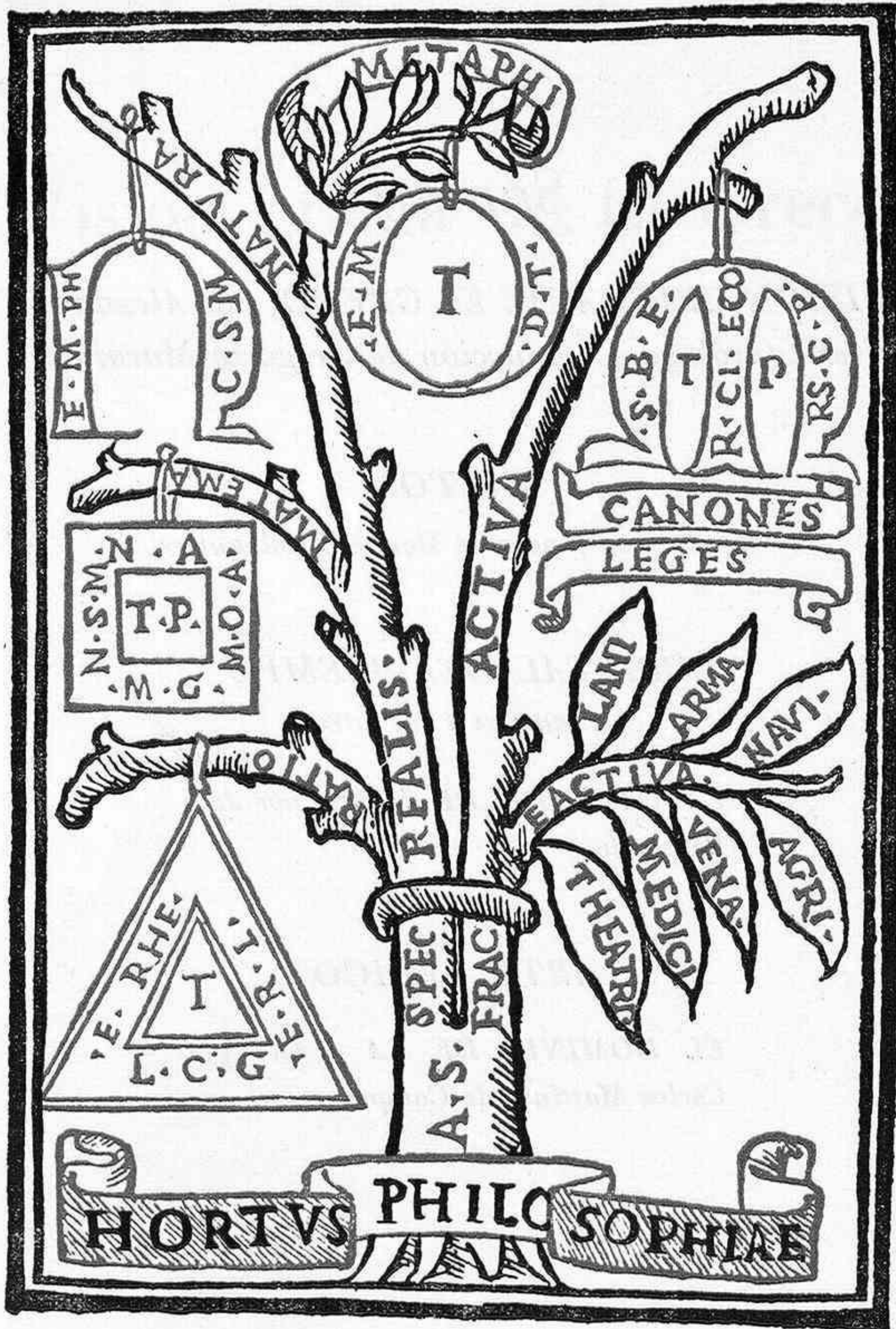
Ejemplar:

España, 3 pesetas; Extranjero, 4.

MADRID

GENERAL MITRE, 5

TELÉFONO 17573



Sumario

VISION GRIEGA DE EL GRECO, por Alexandra Everts (prólogo y traducción de Gregorio Marañón).

MILTON

Traducción y nota de Manuel Altolaguirre.

CRISTAL DEL TIEMPO

LA ESPADA Y EL FUEGO

LA CALLADA DE DIOS, por José Bergamín.

ARTE BÉLICO

EL DOMINIO DE LA MAR, por Carlos Martínez de Campos.

Visión griega de El Greco

UN docto extranjero, al que yo acompañaba en su visita al Museo del Prado de Madrid, me dijo, al contemplar la multitud extasiada delante de los cuadros de Velázquez, multitud de todas las edades y condiciones, pero unánime en la admiración: *He aquí el prototipo del pintor universal*. Realmente, el milagro de Velázquez es haber logrado esa unanimidad en el fervor con el máximo de excelencia técnica y de dignidad artística. Pero la unanimidad no equivale a la universalidad. Lo universal tiene, precisamente, dimensiones profundas que escapan al juicio que las masas de los hombres pueden hacer de una obra humana, artística o de otro orden. Y aun pudiera decirse que a medida que el valor humano está más impregnado de universalidad, es tanto menos comprendido — aun cuando pueda ser muy conocido — por los demás hombres.

Los hombres entienden de los otros hombres y de su obra, lo que de ellos y de ella ven. A lo sumo,

si poseen notoria agudeza o erudición, llegan a penetrar en los primeros estratos de la personalidad, los más cercanos a la corteza visible. Mas el hombre universal tiene en su geología psíquica capas infinitamente más hondas a las que no llega ni el buen talento ni la sabiduría de sus contemporáneos. Sólo es capaz de descubrirlas la sensibilidad afín; es decir, la emoción de otras almas parecidas que sintonizan con aquélla y en cuyas oquedades ancestrales resuena el eco lejano y sordo de lo universal que los demás no pueden percibir.

Con esto queda indicada una característica, que es tal vez la esencial, de la condición de universalidad en los seres humanos: su complicación racial. Los hombres de una raza pura no son jamás universales. Pueden ser grandes hombres, héroes, artistas insignes, descubridores o mártires; pero no poseen esa red confusa de antenas que liga al ser universal con las raíces del cosmos. Esto sólo se da en aquellos ejemplares humanos que proceden de razas complejas, trabajadas por la antigüedad y el repetido cruce, crisol de muchas sangres en el que se destila lo bueno y lo malo de las generaciones milenarias y cuyo último precipitado es el sentido cósmico, casi divino, de lo universal. Y, en efecto, en esas razas profundas es en las que encontramos, en

gentes sin brillo y sin historia, la sabiduría verdadera: como la de esos ancianos que sin haber leído un solo libro nos hablan como los profetas; y el juicio exacto y exento de pasión sobre lo divino y lo terreno, sin necesidad de conocer las leyes; y la capacidad infinita para el sufrimiento físico y para el dolor moral que a los demás nos aniquila; y el poder de renunciación, lo típico de la varonía y lo que más nos acerca a Dios; y, finalmente, aquella elegancia inaprendida que nada tiene que ver con la de los elegantes.

Cuando el azar nos depara el encuentro con uno de estos seres al borde de un camino, en una cabaña de pastor, en el zoco de un pueblo africano o donde sea—casi nunca en una gran ciudad—, es cuando tenemos la conciencia de que el ser hombre es una cualidad semidivina y de que la civilización es algo distinto del progreso, algo pegado a la esencia misma de lo humano, que nadie puede crear, modificar ni destruir; y que seguirá su ciclo, tan cierto como la órbita de los astros, cualquiera que sean esos accidentes pintorescos y llamativos que se coleccionan en los llamados libros de Historia.

Si uno de estos hombres de raza compleja y de profundidad milenaria posee, además, el genio, entonces su obra alcanza aquellas cimas a las que

nuestra visión normal llega difícilmente. Le admiramos y no le comprendemos. A veces, para tranquilizar nuestra humillación, decimos que su obra es la de un insensato. Casi siempre que llamamos loco a un grande hombre, en realidad tratamos con este juicio de absolver nuestra propia tontería. Si bien hay tontos, pero no tanto que ignoren esto, que pretenden que sean los demás los que les absuelvan a ellos, haciéndose pasar por locos.

La obra genial de estos hombres de alma multirracial, que se pierde en la lejanía de la historia y en el laberinto de los cruces, es, repitámoslo, la obra genuinamente universal y la que por ello sólo comprenden unos cuantos: no los listos ni los sabios, sino los que poseen el adecuado resonador que capta los ecos múltiples y remotos.

A veces, uno solo de estos ecos. Y así, la personalidad del genio universal, es decir, su humanidad y su obra, en perpetuo trance de interpretación, tarda en ocasiones siglos y siglos en ser enteramente descubierta.

He aquí el caso del ente extraordinario en la historia de la humanidad – más que en la historia de la pintura – que se llamó El Greco. El Greco, admirado por todos, pero incomprendido de los más, es el ejemplo más estricto del genio universal, fruto

complejo, casi monstruoso, de una gran triaca magna de ingredientes raciales cuyos hilos se anudan como una vasta red sin esquema, hasta el infinito; y se pierden, allá lejos, en la penumbra confusa en que la humanidad era todavía un trozo indiferenciado de la universalidad cósmica.

He vuelto a pensar en todo esto, y con más precisión que nunca, al leer el ensayo sobre El Greco, que va detrás, traducido por mí y escrito, o mejor dicho, recitado en voz viva y apasionada aun cuando haya aparecido impreso, por una pintora griega, Alejandra Everts Comnène.

Se ha escrito acerca de El Greco casi todo lo que se pudiera escribir. Pero echando al cesto de lo inservible las cosas banales, las críticas académicas y los cruciales errores, lo que queda de tan vasta literatura es sólo aquello que representa una resonancia racial en el comentador frente al gran eco de sugerencias universales que es la obra de este hombre de humanidad atormentada e infinita.

El europeo central, desde Teófilo Gautier, que lo redescubre viajando por España al comenzar el siglo XIX, hasta el reciente Willumsen, ha dicho ya todo lo que es cara europea—incluída la italiana—de esta esfinge torturadora que mira con rostro distinto a todos los cuadrantes y a todos los tiempos.

Faz ésta, la europea, la menos complicada porque es en suma arte puro y se la puede medir con los compases pasivos y exactos de la técnica.

La cara española de El Greco es, ya no superficie y forma, sino profundidad. El Greco no viene traído por el azar a España, encrucijada de continentes; ni caído en la Península se establece por capricho de los hados en Toledo, esquema seco y ardiente de la encrucijada ibérica, plaza de las cuatro calles de las razas del mundo y redoma, guardada por el Tajo, de la quintaesencia de las sangres humanas. Esta dimensión hispánica de la obra del Cretense la ha medido con certeza definitiva un español que ha alcanzado la rarísima gloria de hacerse inmortal con un libro único: Don Manuel Bartolomé Cossío.

Pero después de la lectura de este libro, en el que aprendemos casi todo, nos queda algo de El Greco por saber: y es su dimensión, más que griega, oriental. El pintor, el hombre, están ya prodigiosamente analizados y definidos. Mas cuando de nuevo nos encontramos frente a cualquiera de sus obras fundamentales — *El Entierro*, *El San Mauricio*, *El Apocalipsis* — una inquietud lejana e indefinida nos conturba. ¿Qué hay, nos decimos, detrás de las explicaciones de los sabios? ¿Qué es esto, que no sabemos lo que es, cuando creíamos saberlo todo, y que,

sin embargo, presentimos que constituye el secreto de la personalidad del griego taciturno?

Pues bien, nada de cuanto he leído sobre este hombre, cuyo misterio nos acecha detrás de la realidad de cada uno de sus cuadros, me ha acercado a su dimensión universal como el ensayo de Alejandra Everts. Es la autora griega por su nacimiento y por la caudalosa plenitud de la herencia. Es pintora y escultora admirable, no profesional. Ha vivido en todos los países de la tierra y no por fugitiva curiosidad, sino con raíces de permanencia: en su dulce Flandes, en la Europa central, y en China, y en Italia y en las vastas etapas geográficas del continente americano. No es escritora ni crítica de oficio, ni, por su suerte, está alistada en el escuadrón de las mujeres sabias. Y en todas partes su situación social le ha puesto en contacto con la espuma brillante y vana de la sociedad, y, a la vez, su curiosidad, con el corazón inagotable de los pueblos.

Y en estas condiciones, con su alma griega madura, destilada y vuelta a destilar en el alambique de cada civilización, llega a la España desconocida. Y aquí la espera, como embajador de su raza, El Greco.

La primera entrevista, en las salas egregias del

Prado, fué borrascosa. La griega recién venida se sintió turbada y molesta por el gesto equívoco y misterioso, distinto a todos los demás gestos de los hombres, de este fantasma que aparece en cada uno de sus personajes, haciéndonos creer que es él y dejándonos al fin con la duda de que lo sea. No es que no le gustó El Greco, sino que le produjo horror. Claro: el horror áspero que sirve de iniciación a las grandes pasiones.

Después le vió en El Escorial, en Toledo, en Illescas. La sensibilidad erizada se calmó poco a poco, y, al fin, pudo oír todo lo que dice, sin duda, a un alma griega el griego universal. Volvió al Prado y aprendió a dialogar con las incógnitas. Y al cabo de unos años escribió para ella misma este ensayo repleto de miradas escrutadoras, que se cruzan sin plan aparente, en un esquema inesperado, a veces claro y a veces enigmático y un tanto retorcido, como el de los cuadros mismos del pintor inmortal.

Hay en estas páginas de Alejandra Everts multitud de sugerencias perspicaces sobre la paleta de El Greco e interpretaciones sutilísimas acerca de la génesis propiamente pictórica de su obra y de sus supuestos extravíos. Al hablar de éstos, insinúa una explicación que siempre me fué grata y en la que, según creo, y en otra ocasión lo explicaré con más

detalles, reside la clave de la tipología característica de nuestro pintor. El Greco, nos dice su comentadora, arrojaba sobre el lienzo no figuras humanas, sino las sombras de los seres vivos; y las sombras –almas– tienen la proporción alargada, como nuestro pintor representó a sus personajes. Mas lo que nos apasiona en el ensayo que he traducido no es esto, sino la interpretación griega del alma griega –u oriental– del pintor y por lo tanto su contribución al conocimiento de la universalidad de su genio.

Pero pongamos desde aquí sordina a lo de *griego*. La autora de este ensayo nos explicará bien lo que esta palabra debe representar cuando hablamos de El Greco. Nos recuerda que ya Homero cantaba en Creta, la isla *vuelta hacia el Oriente*, las razas múltiples que la habitaban, habladoras de lenguas y portadoras de almas numerosas y distintas. Y una de estas razas inyectó su sangre tostada y bíblica, llena de visiones fugitivas, en la roja y serena sangre ateniense, repleta de formas y de medida. Y por eso El Greco no es el griego de los epítomes de arte, que se bañó después en la luz de Venecia y que vino a caer como un bólido en la colina de Toledo. Es, en un vaso griego, un mosaico de posos milenarios, recogidos de la vertiente asiática que desemboca

en el Mediterráneo y de las ramblas de la Grecia clásica. Y si se remansa en Castilla y allí madura, hasta casi corromperse, es porque en Castilla está Toledo, centro marcado por el destino remoto, de todas esas corrientes de humanidad elemental.

Mucho de lo que no entendemos todavía en aquellas figuras que exhalan fuera de sí su propia humanidad, está explicado en éstas páginas transidas de vieja teología y de una sabia e intuitiva geología étnica de las almas.

Como en los cuadros de El Greco, hay en este ensayo de la dama griega cosas enigmáticas junto a formas de impecable diafanidad. Cada cual las interpretará como quiera. Pero yo digo que nadie, antes que ella; nos ha explicado la pintura de El Greco como lo que es: como una aspiración fracasada hacia otro medio de expresión más alado; como un intento descomunal y desesperado de convertir las figuras en palabras o por lo menos en signos.

Nadie ha dicho tampoco de este gran pensador que expresó, pintándolos, sus deliquios, esta definición impresionante:

El hombre a quien el tiempo no impidió ver la eternidad.

GREGORIO MARAÑÓN

Toledo, 1935.

EL GRECO

SON estas líneas un *mea culpa* que a mí misma me repito y no una tentativa de esa labor parasitaria que realiza el crítico de categoría inferior junto al genio. Cuando llegué a España, El Greco, literalmente me horrorizó. Me pareció primero un deshonor para mi raza; después un tráfuga. Ahora, cuando le conozco ya, no puedo arrancarle de mi alma. Y al pesar, mejor dicho, al intentar pesar las fuerzas encarnadas en él y las fuerzas que actuaron sobre él, quisiera trazar el límite vivo, el perfil de su personalidad, tan sólo para amarle más todavía.

Yo no sé hacer disquisiciones históricas. Sé de El Greco que nació en Candia, que estudió la pintura en Venecia y que la practicó, principalmente, en Toledo, donde murió en 1614. Esto me basta.

Pero, ante todo, El Greco, ¿era de sangre enteramente griega?

Fué griego por la medida en la belleza. Nadie podrá dudarlo frente al grupo de los dos santos de *El Entierro del Conde de Orgaz*, ante la armonía de las dos actitudes y el puro ritmo plástico de los dos rostros. La emaciación abrasada en San Agustín y la juventud invencible de San Esteban se inclinan, en una suprema comunión en Dios, sobre la Muerte. Aquí resplandece la belleza divina, corazón de todas las bellezas, la que sirve de centro y de eje a la medida y a la armonía; no la belleza humana y fragmentaria, que es, sin duda, belleza también, pero no el foco, sino su rayo o su luminoso pétalo.

Nos lo advierte el pajecillo vestido de negro al tocar con su dedo el centro de la rosa, blanca y mística, bordada sobre la capa de San Esteban. Ahora y siempre, las manos en El Greco sirven de guía al pensamiento. Manos muy griegas, muy próximas a la mano oriental con sus dedos curvados como los bordes de los cálices. Manos capaces de conducir las corrientes ocultas del Universo, como ésta del pajecillo, que brota de las tinieblas y, revoloteando sobre la tumba del Conde, nos señala el camino.

Hacía ya muchos años que El Greco caminaba



hacia esa claridad, cuando, en su juventud, lozana todavía, modeló el grupo central de *El Entierro*, griego puro en una obra que no lo es. Una emoción lancinante e íntima, expresada por ello en su idioma nativo, hace revivir en este grupo, sin duda, un ciclo ya pasado de su espíritu.

Pasado, pero siempre vivo. El Greco eligió, de su vasta herencia clásica, el arte en su aurora cuando era expresión del equilibrio y símbolo de la divinidad. Más tarde sustituirá a un Dios por otro Dios; pero siempre un Dios. Este gran genio de la medida pierde la medida ante el vértigo de la divinidad. La expresión pasional está ya superada; ya no se encuentran vestigios de humana pasión ni en los rostros, ni en las manos, ni en los cuerpos, ni en ninguno de sus ritmos. Me atrevería a decir que utiliza la espiral hacia arriba, jamás la espiral en sentido lateral, símbolo ésta del ritmo humano, desbordado de sí mismo, desde Scopas hasta Miguel Angel. De aquí la antipatía del cretense hacia Miguel Angel, *buen hombre que no supo pintar*. Frente a él, El Greco; para el que la pintura sólo existe en la modulación matizada de la luz; y más aún, en la sorda modulación de las tinieblas.

LA PALETA

El hombre que sabía oír el ritmo que escucharon sus antepasados, que sabía, como ellos, poner el signo que satisface al espíritu sobre el invisible; este hombre, al mirar cara a cara al reino de las sombras, tenía necesariamente que expresarse por una paleta fundada estrictamente en la medida.

Paleta de tan peligrosa delicadeza que para aniquilarla basta el menor descuido, un desvío tan sutil como el hilo de la araña. Compuesta de negro, de bermellón, de ocre y de blanco, sabe, con los tres primeros colores, rebajar de un modo violento la luz, ya empobrecida hasta el límite, en cualquiera de sus cuadros.

El negro de marfil que utiliza El Greco es el resultado de una combustión y no un color propiamente dicho, como lo sería un negro vivo, de cuervo; o un negro radiante, de púrpura ultraprofunda. Es, más bien, un escombros, algo como la intensificación del gris resultante de la mezcla de los restos de colores cuando se limpia la paleta. Pero este negro, imagen de la muerte y de la nada, es también el más encarnizado de los decolorantes. Aterciopela el color antes de ahogarlo en la sombra. Y, precisamente por el color que deja vivir y por el

color que mata, crea una belleza inexpresable, tan sólo parecida al ritmo de nuestra propia existencia.

¡Cuidado, cuidado, sin embargo, con dejar caer en la balanza un grano de más de esta fuerza poderosa y exacta! Porque entonces todo se volverá gris y ya no habrá más que carne tumefacta y abrasada, sombras plumizas y ropas cenicientas...

El bermellón de China, sangre oscura, rebaja también la luz, hasta el punto de que muchos coloristas sólo lo utilizan para transparentar la carne; como cuando, por ejemplo, vemos una oreja que surge de la sombra expresada por un solo trazo de rojo ambarino.

El ocre, el menos luminoso de los amarillos, casi no amarillo, sino más bien amarillenta tierra, esqueleto del planeta, es tan fatal para la luz como sus dos compañeros: el negro y el bermellón.

¿Bastará entonces a El Greco para conseguir la luz cegadora de Castilla el blanco de plomo, la cerasa con que se pintaban el rostro los antiguos? Porque en Castilla el sol no es de oro, sino de plata sonrosada, de plata que rezuma sangre, como el rayo, que es la sangre que circula por las venas del mundo.

Recuerdo que un día radiante, al mediodía, yendo en auto a Sevilla, vi al borde del camino

unos árboles. ¿Encinas? ¿Olivos? No pude saberlo porque sólo percibía una reverberación de briznas de plata, tan rutilantes que las hojillas parecían pintadas de un blanco cegador. Pero era solamente el sol; y desde la profundidad de mis siglos oí la voz que decía: *Apolo tiene un arco de plata*. El Greco también debió recordar que el rayo, al escapar de la mano de Júpiter, lleva un poco de sangre divina, y por eso añadió a su paleta un poco de carmín, que es la vida de la luz y su sonrisa.

Saben bien los pintores que una sola gota de laca roja hace al blanco más luminoso y mucho más brillante. Sin duda, la luminosidad de Castilla sugirió su empleo a El Greco; pero, en realidad, no era indispensable en una paleta que, reducida a los cuatro colores—negro, rojo, ocre y blanco—, será entre todas la más sobria y la más irreductible. Todo lo humano puede ser expresado por ella, incluso los ojos azules, que son una mezcla de negro y de blanco.

Paleta, pues, muy griega, puesto que excluye el azul el color—*antropocromo*—que diferencia a la naturaleza del hombre.

Se ha dicho muchas veces que esta paleta, que recuerda por su sencillez a las artes primitivas—cerámica neolítica, vasos griegos, pinturas de Altami-

ra—, se debe a la pura casualidad, que puso estos elementos al alcance de la mano humana. Pero yo no comprendo por qué el blanco de plomo, por ejemplo, había de estar más a la disposición del hombre que el verde gris, una vez que el cobre había sido descubierto. Lo que ocurre es que el verde es un color compuesto y, por lo tanto, débil. Su uso tiene que ser limitado. No entra en la carne, ni en los labios, ni en el cabello negro o rubio. A lo sumo, podría servir para *refrescar* algunos tonos, sobre todo en las carnes en las que el negro tendría demasiada fuerza.

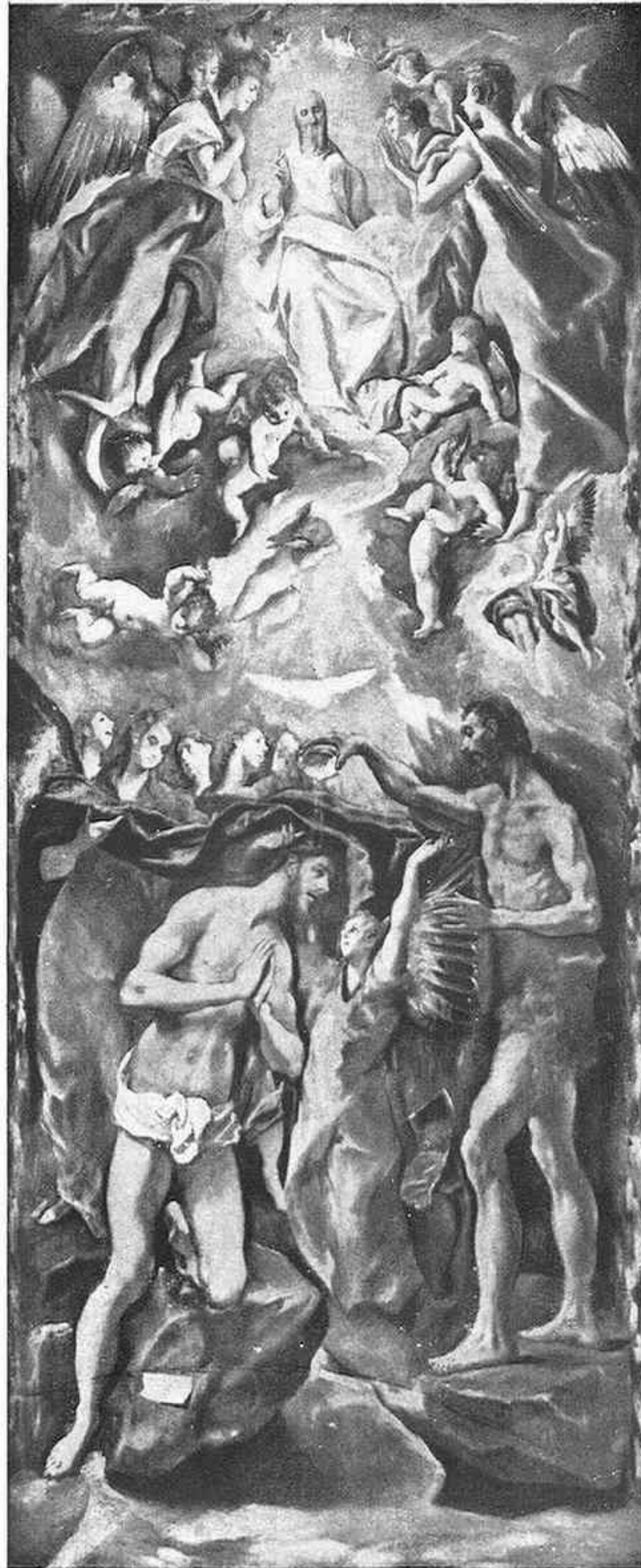
Los cuatro colores de El Greco forman, pues, el andamio, la clave de toda su pintura; como de toda la obra de Velázquez. Todo puede ser traducido por ellos y así los vemos recorrer, de un extremo al otro, la trama pictórica entera de sus cuadros. Por esta razón, en El Greco, si exceptuamos sus obras finales, los otros colores—verde cromo, azul ultramar, etc.—desentonan casi siempre: son, cuando existen, verdaderas incrustaciones y no parte del tejido pictórico mismo.

En Velázquez, gracias a su maestría suprema, no existe ya, casi nunca, el obstáculo. El equilibrio se ha logrado y las cuatro potencias formidables dejan vivir, sin oprimirlas, a las potencias menores.

Estas no forman tampoco parte esencial de la trama, pero, no obstante, la siguen y aparecen y desaparecen, guiadas siempre con una poderosa suavidad.

En Velázquez, el tempo, la medida, en la modulación de la luz, se nos aparece tan perfecta como apareció, en el reino de la forma, dos mil años antes. Fué Velázquez el Fidias de la pintura. Y bastaría a la gloria inmortal de Theotocopulos el haber lanzado la simiente de esta inaudita floración.

¡Cuántas veces esta paleta de El Greco, fuego y sombra, ha obsesionado mi pensamiento, como las palabras de las oraciones antiguas, sin cesar repetidas, que apaciguaron la fe y el dolor de la humanidad! Viene, sin duda, del profundo Oriente en el que simboliza una cosmogonía—fuego y tinieblas, materia y fuerza—y donde su mezcla es un rito de religión. En El Greco, la paleta no sólo sirve para expresar la visión del mundo material; simboliza también su fe. Dios aparece siempre vestido de blanco y bañado en una tonalidad de plata. Recordemos el *Bautismo* del Prado. La blanca túnica de Dios Padre, hecha con largas pinceladas, es un verdadero torrente de luz, tan real, que un angelito se baña en él, con un movimiento tan vivo que parece el grito de un pájaro. La blanca avalancha se derrama sobre las alas de la paloma desplegada, cincela la



concha que San Juan tiene en la mano y gotea, en perlas resplandecientes, sobre la frente inclinada del Cristo. En verdad, la luz divina penetra por todo el cuadro, en el que un hacha de hierro simboliza probablemente la muerte vencida. En casi todas las obras de El Greco, Dios y la Muerte están omnipresentes. Me atrevería a decir que entre ambos flotan las criaturas, como en el mundo visible el vaho rojizo-naranja bordea las tinieblas que mueren en la luz.

Para expresar este borde rojizo-naranja están en la paleta de El Greco el bermellón y el ocre. Mas para darnos cuenta precisa de lo que representan en su técnica, será mejor que primero nos imaginemos a El Greco construyendo sólo con negro y blanco. Para la luz un plano de cerusa y para la sombra un plano de negro marfil, mezclado de un poco de cerusa; un pincel que con esta sombra modela todas las dulzuras del claroscuro; el mismo pincel, ahora cargado de luz, que aclara la espesa sombra con algunos toques reestructivos. Sólo con esto se podría llegar a los valores infinitos de un aguafuerte de Rembrandt, o bien a un cuadro como *Las Meninas*. El Greco agrega entonces su ocre y su bermellón en la cantidad justa para dar a la parte iluminada el tinte de la carne, allí donde un retoque de

cerusa más fresca ha puesto un luminoso reflejo. Para las sombras mezcla también sus dos colores: el ocre como reflejo; el bermellón como transparencia sanguínea. Esto es todo. Y así la construcción en tiza, blanca y negra, es reemplazada por una construcción que vive. Todos sus retratos, todas sus figuras, están ejecutados con esta técnica, agregue o no el carmín. Pinta en dos capas, la primera preparatoria, la segunda definitiva, con el mínimo de retoques parciales.

En torno de la *Resurrección* y de los dos *Bautismos* se perciben, cerca del bastidor, largos toques bruscos que podrían tomarse por una guirnalda de laurel muerto: a tal punto recuerdan sus tonos morenos el tinte de estas hojas en otoño. Son los toques que le servían para limpiar el pincel. La mayoría de los pintores los hacen sobre el borde del bastidor; pero El Greco hace con ellos esta especie de marco, en torno del asunto, como al descuido, pero con gracia. Ahora bien: entre estos toques de pasta plena sólo hay tres o cuatro que no estén hechos con los cuatro colores. Esto confirma que los cuadros fueron construídos, teóricamente al menos, sólo con tales colores; y que los otros se añadieron después, para ornamentar, o mejor para embellecer la composición. Se me dirá que esos

cuatro colores eran demasiado pobres para traducir todo el prisma y que por eso, sin duda, El Greco, sintiéndose prisionero de ellos, tuvo que añadirles otros. Pero ¿colorear, qué es? Es sólo calentar y enfriar, oponer un tono cálido a un tono frío. Esto es lo esencial de los colores complementarios, que forman la armonía más sencilla del colorido. Por un lado, el negro y el blanco, en toda su gama de grises verdosos y fríos; el rojo y el ocre, de otro lado, en todas sus calientes variedades naranjadas. Representan las dos vertientes, cálida y fría, del prisma, y bastan al espíritu griego, en el que domina la forma humana. El Greco fué infiel en Venecia a estos principios. Pero los recoge de nuevo en España, donde la sobria y sublime belleza de un sol que parece creado para ellos habría bastado, por sí solo, para inspirárselos. Cuando añade otros colores, son colores madres, simples: azul ultramar, amarillo vivo, violeta; colores cuyo poderío igualará el del mismo sol que lanza la primavera sobre las sombras y las flores de la vasta planicie de Castilla. Sus últimos cuadros, *La Asunción de la Virgen* y *el Amor Profano*, son ya armonías prismáticas puras, de azules y rojos, de verdes amarillentos y de tierras sonrosadas, mezcladas de agua marina; como si el autor se deshumanizase

para no ser ya más que naturaleza. En el *Amor Profano* el fondo es sólo un bullir de tierra roja y de tonos glaucos que abren brecha en la construcción negra y blanca, todavía visible en los cuerpos desnudos.

La traducción del prisma ha sido reemplazada por el prisma mismo. Un arte nuevo se deja entrever, más grande que el arte de Velázquez, más próximo a la divinidad. Es como la última mirada de El Greco moribundo y su supremo adiós al mundo visible.

De este modo, en el crepúsculo de su vida, la obra entera vuelve a revelar al artista la cadencia de la obra aislada; entonces, cuando su alma, llena de mortal tristeza ante su esfuerzo roto, ha puesto en el lienzo sus últimos toques, los más libres porque ya no se dirigen a los hombres... Y he aquí que de repente, en esos toques liberados, escucha a su obra entera que le responde. Como antes, en el oscuro dédalo, oía los pasos ligeros de esa obra que precedían a los suyos, la ve ahora también precederle en el camino que se ilumina y alcanzar con él la cima áspera de sus visiones, simple escalón del progreso incesante que otros superarán.

Y seguro de ser él solo el que va a morir, la

abandona con el sereno y cruel dolor del día que declina hacia ese horizonte infinito en que la vida se va desvaneciendo como la sombra de un sueño.

EL SIGNO

Pintar con un rayo de luz o modelar con la mano de Dios: ¿qué artista no ha aspirado a crear por el espíritu, sólo por el espíritu? Mas, puesto que la naturaleza misma balbucea el lenguaje eterno, puesto que lanza a la vida millares de intentos y millares de errores, puesto que da vida a innumerales seres imperfectos, atormentados por un deseo de perfección, ¿por qué el hombre no ha de osar imitarle por su propio signo, en su arte, en su mismo lenguaje?

¿Y con qué signo, entre todos, dominará el hombre el color o la arcilla y se acercará más a la técnica de la naturaleza? Tal vez con el signo sintético, único y eternamente renovado, que encierra en sí todas las bellezas de la obra y participa de toda la grandeza de la concepción: como la gota de agua está en contacto dinámico con todos los océanos...

Espera entonces, lleno de emoción, que su genio le tome de la mano y le conduzca con sus alas, sin

que pueda mirar hacia atrás, ni recrearse en la materia dominada, ni descifrar lo que la mano y el ala han escrito. Pero cuando se detiene jadeante y cansado y contempla lo que ha creado y reconoce el cuerpo de su intuición y su propia intuición, ¡qué grave peligro corre de no confundir en un mismo amor su obra y la belleza que la inspiró!; es decir, de que se recree en la obra sola, separándola de su manantial; y entonces, ante él, habrá tan sólo un cuerpo muerto: el virtuosismo:

La vieja leyenda de Orfeo, arrancando de los Infiernos la presa que no le está permitido contemplar, me ha parecido siempre un símbolo de las artes dinámicas, que sólo pueden detenerse volviendo, al final de su destino, a la tierra. El Greco la prefirió a otra leyenda, griega también, la de Atenea brotando, adulta y armada, de la cabeza de Zeus: glorificación del arte cerebral, el de la gestación larga y el nacimiento rápido, el que elimina con un gesto todo trabajo que no sea espíritu consciente, el que lanza al corazón del ser humano el sordo terror de que, un día, sólo encuentre los vestidos y la armadura de la divinidad evaporada.

El signo de El Greco es inmediato y siempre emotivo. Pero jamás de un sintetismo deliberado. En los retratos impuestos por el lucro o por la amis-

tad su lenguaje es preciso, inteligible, de interpretación fácil; y su sintetismo parece como involuntario y del quilate mejor. Examinemos el *Retrato de un desconocido* (Prado, núm. 806), doblemente interesante como técnica y porque el modelo nos ofrece una fortuítamente semejanza con el San Agustín de *El Entierro del Conde de Orgaz*, para el que, tal vez, sirvió de modelo, permitiendo a El Greco dar forma humana a la divinización de un recuerdo.

Está, en este retrato, la órbita profunda de los ojos dibujada con un simple trazo; la pupila, iniciada, como en Velázquez, con el dedo; las alas de la nariz y la misma nariz afilada, resumidos en un signo; la boca, dura, ocupa el óvalo del estrecho rostro, que una barba puntiaguda alarga todavía más; y el conjunto, construido sobre un ligero modelado. Nada de virtuosismo. La pincelada sobria, aguda, eco de la expresión humana que encarna este hombre singular. Todo ello hace de este retrato perfecto, como una prolongación de la personalidad del personaje. Estos retratos, pintados con el temperamento del modelo, al que agrega el genio del artista toda su pujanza, son una invención que Velázquez llevará aún más lejos, creando el escultor ascético de Felipe IV (Prado), el dulce caballero de Calatrava (Dresde) y aquel formidable Inocencio X,

en el que la máscara de fauno vinoso resuena por todos los rojos que le rodean; y al que sólo tímidamente se parecía el Papa.

Cuando escrutamos con severa atención el *Retrato de un desconocido* vemos que la pincelada es, más que sintética, inmediata. La pupila está perforada por un negro agujero; los cabellos están pintados con toques breves y francos; las orejas están descuidadas, y el cuello, aunque de efecto justo, está pintado sin aquel amor en la pincelada que hubiera podido contraerse y desplegarse en las volutas de la tela, como se abre y se cierra una flor. No, El Greco no se afanaba, sin duda, por encontrar un estilo lapidario. *Dice, tiene sed de decir*, y todos sus retratos, más que pintados, están contados. Describe a su modelo humano y no le copia. Fija lo esencialmente humano y desprecia todo lo accesorio, que sería tan útil a la belleza pictórica. No viste al modelo: cubre su cuerpo, tapando con negro. Así no hiere a sus atavismos de plasticidad y obedece, a la vez, a sus aspiraciones místicas, concentrándose sobre los dos focos que le atraen como un imán: la cara, las manos.

Ningún otro retrato, en todo el arte, iguala en pujante laconismo a éstos, que, entendidos, ya no pueden olvidarse más.



1. El presente documento tiene como objetivo principal...

2. En primer lugar, se debe considerar...

3. Asimismo, es importante tener en cuenta...

4. En consecuencia, se puede concluir que...

5. Finalmente, se recomienda...

6. En resumen, el análisis realizado...

7. Por lo tanto, se espera que...

8. Cabe destacar que...

9. En conclusión, se puede afirmar...

10. Para finalizar, se agradece...

11. Este documento fue elaborado...

12. Se espera que este informe...

13. El presente informe fue elaborado...

14. Se agradece a todos los participantes...

15. Este documento es propiedad...

16. Se permite la reproducción...

17. Para más información...

18. Este informe fue elaborado...

19. Se agradece a todos los participantes...

20. Este documento es propiedad...

21. Se permite la reproducción...

22. Para más información...

23. Este informe fue elaborado...

24. Se agradece a todos los participantes...

25. Este documento es propiedad...

26. Se permite la reproducción...

27. Para más información...

28. Este informe fue elaborado...

29. Se agradece a todos los participantes...

30. Este documento es propiedad...

Procede de un modo parecido en las figuras de sus composiciones libres. Las diseña rápidamente, repite la misma cara, el mismo cuerpo y la misma actitud. A veces nos encontramos un eco cuádruple del mismo ser, como los cuatro ángeles de la izquierda, en el *Bautismo* del Prado. Hace más aún: el mismo ángel en la misma actitud aparece con la cabeza abajo y las piernas en alto. ¡Qué le importa! Para él sus figuras son palabras plásticas de grandes jeroglíficos humanos y como tales las trata y van y vienen en su discurso. Creeríamos asistir a las representaciones de los Misterios en la Edad Media, en los que los papeles de la Virgen, los Angeles y los Santos están representados por los mismos autores, ante los extasiados creyentes. Las túnicas, pintadas con prisa, los rodean con una sencillez en la que la pincelada parece trazar una órbita inmensa, desdénando las órbitas menores, las arrugas y plieguecillos de la tela. Desde luego, para todo esto hay una explicación de técnica práctica: sus modelos eran, frecuentemente, pequeñas figuras de cera o de arcilla. Tenía, sin duda, una cantidad grande de ellas, desnudas, y el artista las vestía con un trozo de tela o un pedazo de papel, dulcificando después, al pintarlos, la dureza de ángulos y líneas. Así lo hacían muchos artistas del renacimiento. Los cuadros se

componían rápidamente y el dinero se ganaba con facilidad. Pero estas razones externas apenas contribuyen a la formación del artista; como la concha no modela al molusco. No, la pincelada de El Greco es rápida porque la traza su genio; es el surco de su propia emoción, el rastro del relámpago que ilumina con igual evidencia el mundo real y la celeste gloria, porque para el visionario, como para el pensador, sólo hay una realidad: ésta, la del espíritu. En la gloria de *El Entierro* las oraciones de los asistentes rodean, como realísimas y vehementes formas humanas, el trono del Dios omnisciente, en tanto que, allá abajo, lo que ocurre es como un documento en el que El Greco nos hace su más emocionante confesión. Pues aunque los modelos de los dos Santos fueron sin duda españoles, están traducidos al griego: griegos son por su ritmo plástico y especialmente por la pureza y el espíritu del arco de galibo que trazan al doblarse sobre el muerto.

Pero aún es más reveladora la piedad con que están pintados. En la pincelada que modela a San Agustín hay un acento filial y un amor infinito. San Esteban está pintado con amor de hermano y sentido como se siente uno a sí propio: ¿será el mismo Greco, joven? Se lo imagina uno aquí, en España, separado de los suyos por los años — años largos — por

la muerte, por la distancia, por su propio egoísmo; desgarrado por una pena lancinante, ante lo irrevocable; ante un universo extraño interpuesto entre él y los que él amó y le amaron.

¿Cuál es el retrato verdadero de El Greco? ¿Es el hombre de la izquierda, en *El Entierro*, aquél que nos mira y que nos recuerda, por sus facciones sutiles, al San Agustín o al *Desconocido* del Prado? ¿O bien el San José de sus *Sacras Familias* tan próximo al retrato de Sevilla que la tradición señala como el de su hijo?

Largo tiempo he dudado entre ambos. El segundo ha inspirado el Cristo de la *Trinidad*, el de la *Crucifixión*, tal vez el de la *Verónica*. El Greco, sin duda, había traído en su mente esta imagen desde Italia; y puede suponerse que se relaciona con el retrato de que nos habla Julio Clovio, que tanto satisfizo a los pintores romanos, quizá tanto por las excelencias de la técnica como por la belleza del modelo.

Dudaba entre los dos hasta que, casualmente, pude examinar la *Sagrada Familia* del Hospital de Tavera (Toledo). El cuadro está tan vivo y tan vivido que los rostros de aquel hombre y de aquella mujer pesaron definitivamente en la balanza. Y hablo de los dos porque aquel hombre y aquella

mujer no podrían imaginarse separados. La mujer está pintada con infinito amor. Se siente mirada con pasión, y ante esta mirada, la savia de su alma sube con violencia, iluminando su dulce rostro sensual y tranquilo; y su frente se inclina cargada de una vida nueva. Esta mujer fué siempre buena y dulce. Pero acaso el amor intenso sólo lo sintió en esta hora del retrato; sólo entonces se sintió poseída por aquel hombre que la mira, viejo prematuro, viejo de amargura y de pensamiento; por este hombre del rostro ávido y flaco de los que padecen hambre de amor; de los entornados párpados que velan, bajo la vasta frente, la mirada remota. ¡Qué contraste – contraste áspero y turbador – entre este hombre, con sus miserias humanas, y el genio magnífico que era! Y si el espectador se fija en que casi todo el cuadro está pintado sobre una preparación azul, como el cielo que se ve sonreír entre nubes, detrás de la cabeza de la mujer, sentirá, quizá, como yo, que jamás se hizo en una obra de arte una tan clara confesión de amor.

Si ahora volvemos al retrato de Sevilla, mediocre, pero exacto, reconoceremos en él los rasgos del hombre de la *Sacra Familia*, pero con la huella de la mujer: es el padre mismo, pero modelado ya por la madre.



Mas este hombre empalidecido, devorado por el espíritu, con aquella frente que se afirma como una agresión; frente voluntariosa y fugitiva entre los temporales ya calvos; el de los ojos vivos o profundos en sus hondas cuencas, el de las mejillas tan secas que la piel se pega al hueso, el de la boca descontenta y amarga, el del rostro hecho de vehemencia, ¿qué fué, cómo fué este hombre en la vida?

Pues fué un hombre de inteligencia aguda, a la vez elástica y cortante, como esos a los que Minerva aconseja con prudencia o bien exalta con desvarío. Llegado a España, por espíritu de lucro, soportó mal el primer fracaso y fué a instalarse, como un ratón en su queso, a Toledo, acogido por la noble benevolencia de los toledanos. Y allí, sí, llegó a ser el pintor único entre todos. Si creemos lo que nos dice su rostro, El Greco lo ha probado todo: ha hecho de artista, de místico, de amator; pero su única realidad ha sido la pasión de penetrarlo y de saberlo todo. Por esto fué amado. Porque llevaba su Dios en sí mismo; porque jamás el tiempo le impidió ver la eternidad; porque sobre las miserias de su vida y de su alma brillaba una gran luz sideral, como un ancho río, al que todos venían a beber.

Yo creo haber encontrado otra vez a este hombre en *El Entierro*, bajo la capucha sombría de

aquel fraile agustino, cuyos pies, si se vieran, se posarían sobre la firma del cuadro. Él es también el hombre de la derecha y abajo en *Los mercaderes arrojados del Templo* de la colección Yarboroug; y el de *Trinidad* y la *Sacra Familia* del Prado; y el del cuadro del Hospital de Tavera; y el de *La Verónica*; y, en fin, el modelo que inspirará al *San Mauricio*, alterado ligeramente por una forzada expresión de dulzura.

El fraile sombrío de *El Entierro* ha escapado a la atención de los críticos porque, creo yo, hay en él groseros defectos de dibujo en la parte derecha del rostro (la izquierda en el cuadro) que le deforman y que es preciso olvidar para reconstruir la faz exacta según la mitad izquierda, justa y coherente, con la excepción del ojo; encajado éste un poco bajo, tal vez, como reacción inconsciente ante aquella última y ligera incorrección, El Greco se vió obligado a variar el ojo derecho, que está demasiado alto, y a ensanchar el arco de la ceja y la frente, arrastrando la mejilla y el hueco del carrillo. Toda la línea que emerge de la sombría capucha es, pues, falsa, resultando un rostro más ancho por arriba y más fino por abajo de lo que debiera. El error repercute sobre la forma del cráneo y sobre la de la capucha que le cubre. Para hallar la cara exacta

nos bastará cubrir con la mano la parte defectuosa, y entonces nos encontraremos, una vez más, con el mismo rostro repetido a lo largo de toda la obra del pintor, desde su juventud, en Italia, hasta su madurez y su ancianidad, en Castilla. Y con el rostro, detalle a detalle, del retrato de Sevilla, el más exacto de todos, aunque de un aire más español, lo cual se explica o porque sea, en efecto, un retrato de El Greco ya amanerado, o porque sea el retrato de Jorge Manuel, su hijo; es decir, sus mismas facciones ligeramente hispanizadas por la madre y por el ambiente.

En todas las caras que he ido citando es idéntico el equilibrio de las proporciones reales, y esto, que es lo esencial de una creación plástica, lo olvidan casi siempre los críticos, atentos sólo a la línea, que es sólo traducción unilateral de la creación.

Una vez encontrado el hombre será menos difícil descubrir a la mujer. Mi idea es, siempre, que *la mujer* es la del Hospital de Tavera, cuyo aire un tanto vulgar serviría tan bien de muelle almohada al corazón atormentado de El Greco.

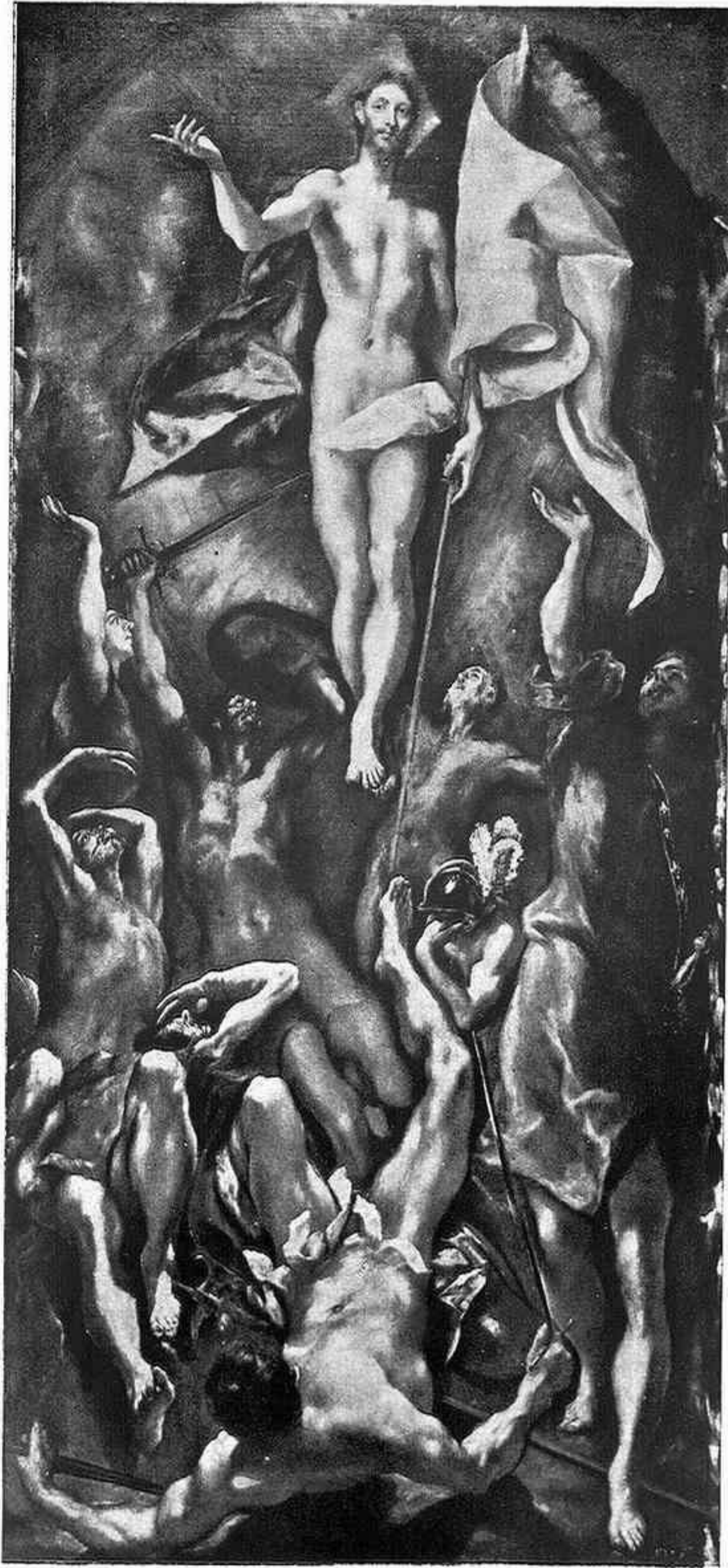
Muchas veces me pregunto cómo sería, de qué calidad, el amor entre él y Doña Jerónima de las Cuevas. Muy probablemente ella le amó después de haber amado ya; y él, la quiso con el afecto de

esas almas inflexibles que han encontrado su punto de apoyo fuera del amor.

Dióle ella un hijo y no fué nunca su esposa. Vivió al lado de él, sin turbar jamás su labor. Le siguió envuelta en la gran sombra de él, sin que nunca, nunca, ni el más leve gesto la destacase de su oscuridad. Acaso esta absoluta sumisión es lo más cierto que sabemos de ella. Y no necesitaba más, porque la personalidad de su dueño era de aquellas que ofrecen al deseo todos los pretextos y todas las satisfacciones espirituales. Quién sabe, además, si este griego sereno y astuto conocía el secreto de los grandes amores, de los que agarrotan el alma entre sus dos polos y la someten hasta deshacerla.

Y al pensar en esto me represento, sin querer, aquella *Resurrección* del Prado. ¿Quién que la haya visto no la recuerda? Esta pintura parece una explosión que está conteniendo, antes de estallar, su empuje formidable. En el aire denso, Cristo asciende, lanzado, desde su tumba hacia su Cielo, iluminando con su aureola fulgente la escena terrible que acaba de abandonar en la tierra, cuya figura principal rebota y se arrastra como la humanidad vencida.

El centurión derribado y el Cristo que sube, se tocan, casi, por los pies, y forman un signo único, un solo jeroglífico humano, que significa, en su ondu-



lación en dos tiempos, la revulsión de los polos que nos hace, una y otra vez, renacer. No es, por lo tanto, el acto *post-mortem*, tal como la gente lo entendería, sino el de todas las horas; nuestra propia resurrección cada vez que el alma se eleva y cada vez que la muerte roza el abismo; cada vez que la espiral del devenir se desarrolla, ya sea en unos segundos o ya en unos años humanos.

En el cuadro del Prado, la luz que viene de la altura hace más misterioso este movimiento ideal de rotación, porque una parte de su ciclo se desarrolla en la penumbra. Es la misma luz de la primera *Resurrección*, la de Santo Domingo el Antiguo, de Toledo. También, en esta versión, el cuerpo de Cristo resplandece de vigor y de luz sobre el cuerpo deprimido de un hombre; pero aquí el hombre duerme y el símbolo es menos bello y menos exacto. Entonces El Greco se acordaba aún, y mucho, de Miguel Angel, en *La Noche y el Día*, en la que la acción latente y la acción resplandeciente y, sobre todo, la Aurora dolorosa, nos dicen este mismo tema, familiar a tantos artistas. Pero ninguno lo ha expresado ni lo expresará como El Greco, con sentido tan universal, tan transhumano. Evoca las palabras divinas:

Yo soy la Resurrección y la Vida.

El que crea en mí, después de muerto, vivirá.

Y aquellas otras, terribles, que las complementan:

Dejad que los muertos entierren a sus muertos.

Palabras que anuncian al Divino Destructor que crea su sitio al hombre que es capaz de vivir, que cauteriza y destruye la gangrena del recuerdo y que nos permite resucitar en la Humanidad total y en el más allá...

Este es el símbolo: llámesele olvido, el olvido que permite a los corazones revivir y a las civilizaciones renacer; llámesele devenir, el devenir que aplasta al hombre contra la humanidad y que ordena al artista inmolar su obra ante la idea. Su representación es siempre el Destructor Divino, que roza nuestros ojos mortales con el borde de su negro manto, hasta la hora en que todos rodaremos, como ebrios, entre sus anchos pliegues, ciegos de estrellas.

En la obra de arte la resurrección es siempre un tumbo en lo desconocido. La obra nueva se nutre de sangre vieja, pero esta sangre ancestral no acarrea ni una brizna de escoria de expresiones muertas y periclitadas. Mientras el artista corrige, mejora, cuida y cura a su obra, pesa sobre él la maldición del amor a su obra misma: los vivos *entierran*

a los muertos. El Greco, en este trance, no es un eco más, como cualquier otro; sino que aspira a remontarse al cántico universal, sediento de renovarse en el manantial mismo; y es esto lo esencial de su genio. No puedo escribir esta palabra *manantial* sin verle a él, solo en su soledad, eterno afluyente de sí mismo, padre e hijo del mundo de su creación.

Desde la altura a que nos sube, sus obras se amortiguan como ecos lejanos. Desde la atmósfera en que él vive, nuestra mirada desciende sobre sus creaciones y nos parecen su sombra. Y por eso, en ese medio ingrávigo de la penumbra, los gestos del alma se nos aparecen tan naturales y tan fáciles. La ofrenda de todo su *yo* se eleva en un amor ardiente, como la llama empuja al humo que la prolonga. Ved su *Milagro de Pentecostés*: las almas arden en la universalidad del amor como antorchas humanas coronadas de las llamas simbólicas, dolorosas y pálidas.

Hay otra obra de la que yo hubiera querido hablar, porque quizá es la que más desconozco artísticamente: el *San Mauricio*. Pero todo está dicho ya. Añadiría que sólo la encuentro un defecto: que sea una pintura en lugar de ser un esmalte, un cuadro y no un relicario ante el cual nos arrodillaríamos.

mos todos los días, para agradecerle con infinito fervor el habernos revelado el misterio de la simplicidad de la muerte.

La leyenda es conocida de todos: San Mauricio y sus compañeros aceptan todos el martirio antes que renegar de su fe. El Greco no ha elegido el momento del martirio mismo, el de la agonía y de la muerte temporal, sino ese otro instante que le precede de lejos: el de la muerte cuando se nos acerca y su sombra aún remota se proyecta de repente sobre el alma. Entonces la vida se hace súbitamente algo que ya es ajeno a nosotros y huye vertiginosamente como a través de unos anteojos invertidos; y el hombre, aislado por un omnipotente deseo de acabar, sólo escucha ya la voz simple e inconmensurable que le llama.

En el cuadro, la muerte ha elegido ya: ha elegido a San Mauricio y a sus compañeros. Detrás de ellos, más allá aún del cielo que se acerca, la vida huye en aquellas escenas, presentes y disminuídas, del martirio eternamente inacabado; escenas de una desproporción intencionada para exaltar así la grandeza y la soledad del grupo dominante.

Este grupo de los mártires futuros diserta con calma en el primer plano. Le baña una celeste luz. Y los ángeles, al rozarle con sus palmas y con sus



coronas, traducen en símbolos cristianos el diálogo supremo entre el hombre y la muerte.

¿Qué suceso en la vida de El Greco le dictó con tanta fidelidad este símbolo? No lo sabemos. Pero sabemos, sí, con certeza, por el *San Mauricio*, que la muerte había entrado en su vida y que desde entonces el pintor nos hablará siempre de ella. Me explico que Felipe II no fuera capaz de sentir la paz inefable de esta obra y que se le hiciese antipático su autor.

¿Fue mejor comprendido por la Inquisición? Se dice que El Greco escribió y que escribía como un filósofo y seguramente lo fue. Su pintura es de una innovación casi sacrílega. Pintó a la Magdalena desnuda y muchas veces dió a Cristo sus propias facciones, y a su lado retrató a su amante, con la que tuvo un hijo adulterino. Más de una vez fue advertido; pero nunca hizo caso. Y a pesar de ello no fue perseguido. No se sabe por qué. Quizá porque las autoridades de la Iglesia sabían que había llegado ya, por el camino ignoto, a ese grado en que la religión quiere regir y conducir y no sólo doblegarse. Parece, como si le hubieran visto, erecto, en pie, frente al gran retablo de la Catedral; pero sin que nadie pudiera decir por cuál de las puertas del templo había entrado. Me gusta pensar que estos teólo-

gos le miraban con aguda comprensión y a la vez con una sonrisa perpleja. Y para dejar tranquila a la conciencia pública le sugirieron que se convirtiera y él, de buen grado, aceptó.

Para mí es un dolor permanente el que sus escritos se hayan perdido. Una sola palabra directa, suya, valdría más que todas nuestras interpretaciones y que todas las críticas de arte. Nos lo demuestra su conversación, inestimable, con Pacheco, cuyas breves palabras están henchidas de matices de su personalidad. Recuérdese su antipatía por Miguel Angel, que ya he comentado; aquel su magnífico: *no supo pintar*. Y la pobreza—y la riqueza— de su raza griega, cuando dice: *el color es más difícil que el dibujo*; sí, porque el griego lleva la forma en su sangre y el color es, siempre, para él una dificultad con la que hay que luchar. Y su concepto sobre los dos modos de trabajar en pintura: uno por el arte y el ejercicio, que es el modo *científico*; y el otro por la simple rutina, sin principios ni preceptos. Esto merece algún comentario más.

La definición, en efecto, parece oponerse a la vehemencia de su arte, a su pincelada nerviosa. Pero, en el fondo, aclara su doble naturaleza de filósofo y de artista. Por la ciencia de su arte, El Greco aumenta la esfera de su actividad espiritual

consciente y así puede multiplicar sus puntos de contacto con el inconsciente, manantial de su inspiración. Por esta acción alternada, ciencia y arte, renovada siempre, se supera a sí mismo sin cesar. Se crea un lenguaje, una escritura, un estilo, mediante los cuales expresará sus visiones y, ante todo, el movimiento. Para evitar una lucha demasiado ruda con la materia plástica, usa la paleta más sobria y la técnica más rápida entre todas las que conocemos. Vive, artísticamente, en una suerte de castidad que le aísla de la vida. Su pintura tiene el sabor del ayuno. Si esto es o no un defecto, ¿qué más da? Al llegar aquí estamos ya por encima de todo eso de los defectos y de las cualidades buenas; perseguimos, tan sólo, la lógica de la belleza.

Pasaré, no obstante, porque debo hacerlo, pero de prisa, sobre los defectos que se le han reprochado. Palomino dice, por ejemplo, que El Greco desunía sus colores para simular una libertad de factura que no poseyó. Nada: esto revela sólo el gesto, ya cansado, del pintor anciano. Es más interesante consignar que, en toda su obra, la rigidez teórica se ve demasiado y amortigua la emoción; y nos parece sorprenderle doblado sobre el lienzo, como un alquimista sobre la retorta, en espera de una reacción imprevista. Tal vez sea esto achacable a su

bizantinismo. Tal vez sea germanismo, que se filtró a través de la sangre lombarda que debió heredar. Pero son éstas hipótesis inútiles. Yo prefiero no ver en todo ello más que el flujo y el reflujo del océano, que fija sobre la playa el ancho sedimento de la arena que arrastra.

Se ha dicho también que la edad acentuó su astigmatismo y que el estiramiento de sus cuerpos se debe a esta visual incorrección. No hay que insistir sobre la ineficacia de esta hipótesis, que destruye, por ejemplo, la contemplación de *El Entierro*, como tantas veces se ha dicho. Para mí, esta deformación proviene de varias causas. La primera es un principio de construcción humana bien conocido de todos los artistas del Renacimiento y, en general, de todos los grandes dibujantes: *la proporción es, ante la construcción, secundaria*. Una mano debe poder asir, una pierna debe poder andar, y esto basta. Pero, además, las figuras que El Greco lanza sobre sus lienzos no son las figuras mismas creadas en su espíritu, sino sus sombras, y esto desencadena aún más la desproporción.

La segunda causa es el dibujo, no siempre bueno, sobre todo en las figuras achicadas, en las que la forma, en lugar de contraerse, se despliega.

Finalmente, hay que pensar que el hombre as-

pira siempre a prolongar su gesto. Bendecir quisiera ser proteger; maldecir quisiera ser herir al lejano maldito. El artista, desplegando, estirando una forma, dibuja el fantasma intencional del ser vivo.

Y aun podríamos añadir, sin duda, el recuerdo de las obras bizantinas. Inútil insistir sobre ello.

Pero ahora llegamos a comentar esa línea zig-zagueante que los críticos encuentran en casi todas sus obras. Ya he dicho que El Greco amaba expresarse por la espiral ascendente, que es símbolo del más allá en todos los místicos. El zig-zag no es más que la expresión plana, gráfica, de esa espiral que se remonta. Simboliza al ser que se supera a sí mismo y está trazada en cada drama interior del ser humano. Es tal su universalidad que la multitud misma, inconscientemente, al contemplarla, la comprende. La Victoria de Samotracia, acéfala, mutilada, demasiado madura, se nos aparece, sin embargo, como un zig-zag vertical, como un estremecimiento de alas, que azota la tempestad en un inmenso clamor...

Se ha dicho, lo sé, que el zig-zag en la obra de El Greco es el esquema del relámpago. Pero el relámpago exige el ambiente, la atmósfera; no es hijo del puro y aislado espíritu. Y para explicarlo, en la

obra de El Greco hay que pensar así: si una tensión de tempestad domina, en efecto, en la obra del pintor y ensombrece sus lejanías y desgarrar sus cielos, esto, fijémonos bien, no ocurre hasta que llega a Castilla. Antes, no. Yo no puedo creer, por ejemplo, que el *San Francisco*, de la colección Zuloaga, bajo un cielo preñado de tormentas, haya sido, como se dice, pintado en Italia.

Sin Castilla, El Greco no hubiera jamás expresado así una tempestad, de cima a cima, que es descarga de un temperamento genial y evidencia de Dios... Castilla es la que pone las fuerzas terribles en movimiento. Cuando las dos almas—la de Castilla y la suya—centradas en lo más alto de su ser se encuentran frente a frente es cuando la fuerza, allá arriba, estalla y las une en un fulgurante zig-zag.

EL GENIO

No sé si hay crisoles cósmicos de fuerza vital; esto es, países—sobre todo planicies—que acercan al hombre a las fuerzas universales, como altares que ha levantado la Naturaleza. Pero conozco dos o tres países de este mundo en los que, pueblos de vieja raza, profesan—por coincidencia singular—la

religión del hombre desgraciado: del hombre a quien no le queda nada, fuera del centro de su alma que está en contacto con Dios.

Mas *desgraciado* es palabra impropia, creada por el vulgo. Fuera mejor decir *indiferente* al tiempo y a la pena. Y esta indiferencia proviene de que el hombre de este pueblo ha visto a la pena y al tiempo a través del claro realismo de su espíritu maduro; y quizá, después de la decepción, a lo largo de los milenios, de todos sus apetitos. Conoce este hombre las eternas ansias de las esperanzas inaccesibles, la servidumbre de las grandes mentiras, la fragilidad de la dicha que nace del equilibrio y de la virtud. Sabe bien este hombre que la cima de la felicidad y el abismo del sufrimiento son simples matices de la misma cosa, y nada más. Y que los sucesos se achican, las calamidades y las dichas se amenguan y se aceptan fácilmente bajo el rayo que mide nuestra nulidad ante la grandeza de Dios. Esto es, y sólo esto, el fatalismo oriental.

El español posee de un modo absoluto esta clase de alma, que se ha deshojado hasta dejar su tallo desnudo. Y así renuncia a todas las alegrías de la tierra con la misma audacia con que las sabría derrochar. Porque no da a nada, ni a su propia vida, un excesivo valor. La materia humana — andrajos

de carne—fué tan indiferente a los santos como a los conquistadores.

No hay más que una aparente contradicción en este goce áspero, en esta aguda maceración. Es más, a su luz yo veo claramente el engarce del esplendor y de la sobriedad, del lujo que nos ciega y de la miseria más negra y más triste. Y comprendo cómo los que todo lo tenían y los que no tenían nada, podían convivir sin que de sus almas, en idéntico yunque forjadas, escapase ni un reflejo de piedad en los altos, ni en los bajos un destello de envidia.

Más tarde, la Europa joven derriba y cambia todo esto. Pero todavía hoy, en el cruce de los tres antiguos Continentes que protegen los Pirineos, una grande e informada sabiduría reina.

Proa de Europa, puente hacia el Africa, eco del Asia, etapa de América, a la vez encrucijada y tajar de las corrientes humanas más antiguas—corrientes tan profundas que bajo las ondas de la realidad de hoy se siente una ola sorda de humanidad pasada—, España da, como ningún país de Europa, esa sensación desconocida de la profundidad.

Poco importa que su alma sea genuinamente suya o que otras culturas la hayan fecundado. Lo evidente es que millares y millares de vidas la for-

maron y la modelaron hasta hacerla indestructible. Vasto lecho de roca por donde fluyó el cristianismo, henchíendole sin penetrarle del todo y por donde el alma de Kyriacos Theotocopoulos corrió también, hasta jadear, violentada por su genio, repasando ardientemente las etapas que el español había recorrido ya, hasta el borde del abismo sin nombre que espera a las almas: como ese océano profundo que lame los bordes de la península llena de sol.

Tierra cuya planicie, cegada por la luz, y sobria como Grecia, se parece a ésta, como un ala extendida se parece a un ala cerrada; más vasta, aquélla, bajo el mismo cielo sin límites.

El viajero se pregunta, atónito, qué es lo que el hombre puede añadir ya a esta inmensa elocuencia plástica, a esta belleza henchida de sonoridad. Nunca jamás la naturaleza ha derramado tanta armonía como en este desmesuramiento que inunda la planicie castellana. La vasta llanura arrugada se me aparece como una *Santa Faz* ilimitadamente genial. Su huella traduce y sobrepuja todo cuanto el hombre aspiraría a crear. Los más grandes artistas apenas han logrado reproducir un eco desfallecido de este abismo refulgente.

He aquí, no obstante, que todos los países del lago mediterráneo están modelados con los mismos

elementos. Luz de plata, lejanía de azulada púrpura hacia las cuales desfallece la planicie dorada, grises rocas manchadas de vegetación negra y, de vez en vez, la casta hoja del alado olivo...

Todo esto, ya conocido, sí, lo encontró otra vez El Greco, pero con potencialidad temible, al llegar aquí, a Castilla; todo, menos la mar multisonora, cuyo recuerdo batirá para siempre contra su corazón angustiado.

La desnudez casta de esta tierra, levemente aterciopelada de oro, acordaba sin esfuerzo con el sentido plástico del pintor griego; y el colorido, como humano, de muchos paisajes, le debió parecer que estaba ya desde antes en su paleta. La tierra roja, de bermellón apagado, se extiende hacia lo lejos, dorada y azulada en una voluptuosa dulzura. Y apenas si allá, en el confín más oscuro, una aldea quiebra levemente la armonía del color; y quizá otra, más próxima, se confunde con la tierra misma, como si el hombre no se atreviese a alterar tanta belleza. Los álamos azulados, como pinceladas breves, acentúan aquí y allá la soledad de la meseta. Y de repente una Catedral o un Alcázar gigante, con un pueblo arrodillado en torno, surgen como el genio de España, que se exhibe su grandeza y su poder de inmolación.

Así es Castilla, en reposo.

Pero en primavera Castilla despierta y entonces todo el prisma se derrama sobre la tierra de cinabrio, de rubís y de rosa; sobre las colinas de azufre o de ceniza. Lejanas sombras de nubes, rápidas como una mirada oscura, rozan la tierra y la tiñen de azul violado. Rojizo es el camino como la piel del zorro; rojizos y morenos los pueblecitos, mojados por la lluvia. Y desde los nubarrones grises el arco iris, inflexible, se desliza y penetra en la tierra y la hace exhalar su color hasta el cielo.

Como esta Castilla, irisada en primavera, El Greco se despertó también antes de morir. La luz de la muerte matiza ya su vida. ¿Es aberración o genio? Las dos cosas sin duda.

Todo estaba en germen en su sangre griega, que reviste de humanidad a cada visión del espíritu, que traduce en humana plasticidad cada drama de la naturaleza y que se complace en llenar de infinito a su corazón. Nacido en una tierra que olean los vientos de Asia, donde brotó tal vez en maderas incrustadas de oro el germen de la escultura criselefantina, divergente del puro genio griego, la aleación de su sangre le hizo aceptar la expresión pictórica. No en vano hablaba Homero de *las razas de lenguajes múltiples* que habitaban en Creta cuando

Creta reinaba sobre las ondas espumosas y sus barcos las hendían hasta la fisura azul de las columnas de Hércules. ¡Cuántas idas y venidas de la aguja que tramaba el tapiz fabuloso entre Knossos y España precedieron al viaje de El Greco a Toledo! ¡A qué imperativos profundos y oscuros obedeció este viaje; y no al aparente encargo de Santo Domingo el Antiguo!

Su destino avizor le condujo primero a Venecia, y allí las brumas opalescentes le revelaron los valores infinitos de la paleta, hierática, que traía por herencia. Se enriqueció su alma de la savia opulenta de la gran Italia. Todo lo humano, lo que es propiamente humano en el arte y en la ciencia, lo supo allí. Conoció la mirada interior que penetra y gravita como un haz de luz; y también la mirada que se contrae sobre sí misma, en la elástica y temporal especialización de lo universal. Su arte crece y adquiere la fuerza mesurada que atestigua la seguridad del equilibrio. Fué grande, porque no fué sólo pintor; pero fué gran pintor, *pintor logrado*, antropomorfo y antropocromo. Es esta época *la fase de reposo* de su evolución, la concordancia de su helemismo con el implacable realismo de otro espíritu; y el fruto de esta etapa serán unos retratos perfectos. Pero bien pronto este ciclo será superado por

otro más vasto, tan vasto, que ya no acabará jamás.

Desprecia a Miguel Angel, aunque aprende de él, y mal, la ciencia de torsionar un cuerpo humano en imágenes de desesperación o de rebeldía; mas nunca sus espíritus se podrán unir. La divergencia entre estos dos hombres—y entre sus íntimas torturas—son demasiado grandes. Uno sufre del suplicio de lo accidental. El otro, el nuestro, del dolor supremo de ser sólo hombre. Miguel Angel amaba el cuerpo con amor inagotable. El Greco lo desdeñará, aunque siga expresándose por medio de formas, de esas formas a las que ya ha dejado de amar. Su alma griega ya no divinizará más a la forma humana; por el contrario, humanizará excesivamente a lo divino, pintando como hablan los judíos.

El realismo de El Greco no es tan sólo el gesto, instintivo en todo gran artista, de apoyarse en el suelo para saltar, de apoderarse de los elementos que le servirán para su creación. No; entre las razas múltiples de que nos habla Homero, habitantes de la isla mediterránea que mira al Oriente, hay una que dejó su huella, imborrable, en el pintor: la raza que no tiene edad, porque ningún cuidado la turba y ninguna fuerza la traiciona: la raza judía. El ju-

dío desdeña todas las artes ante el más sencillo y rápido, el de la palabra alada, arte del nómada, del hombre que no hace otra cosa que atravesar la vida. Esta influencia israelita intensificó la rapidez con que El Greco pudo apresar en los pocos días de una vida muchos siglos de evolución pasada y futura. Y esto es lo más grande de su obra y el interés supremo de su arte y de su vida.

Primero intentó expresarse por un arte helenizante. En el fondo, guardó siempre el amor para este arte griego, monocéntrico, que se resuelve en un ciclo, apenas abierto sobre el futuro, plástico y arquitectónico. Desdeñará el arte pasional, el equilibrio por la transformación del movimiento, semejante a fragmentos de órbitas engendradas las unas en las otras, policentrismo de ciclos siempre abiertos que la forma humana apenas puede expresar: ni siquiera en la bóveda sixtina.

En adelante, para él, habrá un solo ritmo: el ritmo esencial, y una sola forma: el espíritu que se supera. Así, él, realiza el hombre en toda su profundidad y así también lo abandona en pos de ultrahumanas armonías. Este arte será, un día, omnícéntrico y su ciclo se desarrollará en la eternidad.

Pero El Greco sabe, al fin, que la paleta y el signo que él ha creado, los más alados desde que

el arte existe, son, sin embargo, demasiado grávidos para su genio, y que ha de seguir uncido al oficio que le roba las últimas horas de su vida. Sabe que la materia es grosera y el instrumento imperfecto. Y siente, desde su lejanía ancestral, que su signo debió ser la palabra; y el hombre integral su materia. Como el hombre errabundo en el desierto. Y he aquí cómo, por grande que sea como pintor, habrá siempre un abismo entre su obra y su genio.

He tratado de volver a tejer la túnica en la que El Greco se envolvió en este mundo. Pero la luz que esta túnica cubre, la fuerza ardiente que no se encierra en ninguna calidad y que se expresa por un movimiento siempre acelerado, vértigo de movimiento que sostiene al mundo, a esta luz y a esta fuerza, ¿cómo definirlos y nombrarlos? ¿Cuál es su reflejo en la pobre naturaleza humana? Me atrevería, tal vez, a decir que el genio radiante, el genio en sí mismo, es la potencia de penetrar y de suscitar siempre, al penetrar, una concepción viva; a través del espíritu, de la carne y de la naturaleza entera, una aspiración permanente, imagen de Dios innumerable y único.

El Greco poseyó este genio creador. Lo prueba su acción sobre nosotros. Porque ahora mismo

nuestra alma se enciende al contacto de la suya y la continúa.

Los que mueren en plena vida del espíritu están para siempre entre nosotros. La humanidad entera nos lo dice, porque al avanzar, titubeando de leyenda en leyenda, golpea siempre sobre las mismas ideas inmortales. En el profundo Oriente nos cuenta que el guerrero muerto lucha aún contra sus enemigos. En las brumas del Norte nos dice que la madre desaparecida canta junto a la cuna de su hijo. Y los profetas, nuestros profetas, siguen viviendo a lo largo de los milenios en el amor que nos han encendido.

El Greco, también: en esta hora en que hablo está aquí, con nosotros.

ALEXANDRA EVERTS

Traducción de GREGORIO MARAÑÓN

EL Paraíso de Juan Milton alza su verde espesura y hunde su fuego en pleno romanticismo, unos siglos después de ser compuesto, como si la obra del genial poeta necesitara de fantasías desbordantes para presentar su mundo. Para nosotros, los lectores presentes, el relato, moroso y amatorio, se eterniza más de lo debido y en ese campo lento de sus capítulos a veces nos desentendemos de los horizontes para contemplar cualquier florecilla amena, cualquier minucia sorprendente. En lucha contra esta irracional poética de mi tiempo, trato de someterme al duro endecasílabo y a la dilatada esfera de su ámbito. En esta traducción tanto me empequeñezco entre abismos y nubes, tan abrumado estoy por la grandeza del poema, que lo que escribí se fué de mis palabras y posiblemente no ha quedado en ellas otra cosa que unas breves espigas arrasadas por el vendaval de mi gran entusiasmo.

M. A.

El Paraíso perdido

CAPÍTULO II

(Fragmento.)

.....

POR fin aparecieron los confines
del infierno, la hórrida techumbre,
sus tres puertas con tres verjas de bronce,
de acero y de diamantes como rocas,
con fuego inextinguible circundadas.
Delante de estas puertas dos figuras
frente a frente sentadas, formidables.
La una, que aparentaba hasta las piernas
mujer hermosa ser, se prolongaba
cubierta con escamas repugnantes,
voluminosa y vasta cual serpiente
que de mordisco venenoso fuera;

los perros del infierno en su cintura
no cesan de ladrar girando en torno,
o entran en la perrera de su vientre,
desde cuyas entrañas continúan
aullando con sus fauces de Cerbero.
Menos aborrecidos que estos canes
fueron, sí, los que a Scila atormentaron
cuando en el mar bañóse que separa
Calabria de Tinacria, fiera costa.
Menos horrible la jauría tremenda
de la Maga Nocturna, conjurada
con las brujas del aire de Laponia
a unas danzas secretas, atraídas
por el olor a sangre de algún niño,
al eclipsar la luna sus encantos.
La otra figura, si llamarse puede
de este modo figura que carece
de miembros distinguibles, de junturas,
o de visibles articulaciones;
esta sustancia, si llamarse puede
de este modo a una sombra, tal figura
negra como la noche, más colérica
que las diez furias y como el infierno
espantable, llevaba en la cabeza
regiamente corona en simulacro
y un horroroso dardo estremecía.

Satán le vino a mano, y velozmente desde su asiento el monstruo furibundo se interpuso con pasos tan feroces que temblaron las bases del infierno. El Enemigo indómito, admirado, calculó lo que aquello ser pudiera sin temor, porque nunca sintió miedo sino ante Dios o ante su Hijo; nunca creada cosa temió, y con mirada de profundo desprecio así le dice:
¿Quién eres tú, de dónde vienes, dime, aborrecible forma que has osado con tan tremendo gesto presentarte cortándome el camino de estas puertas? Me propongo pasarlas, y he de hacerlo sin pedirte licencia. Ve. Retírate, o prueba tu locura; experimenta, aborto del infierno, a qué te expones luchando con espíritus celestes.
A lo que el duende replicó con furia:
¿Eres tú, ángel traidor, el que en el cielo la fe y la paz rompió primeramente, quien empuñó las armas, quien consigo arrastró en rebelión a la tercera parte de los celestes moradores en lucha contra el Todopoderoso?

*¿Eres tú quien vencido con tus huestes,
separados de Dios, fuisteis lanzados
a consumir vuestras eternas vidas
en quejas y dolores? ¿Tú te cuentas
ahora entre los espíritus celestes,
morador del infierno? Di, ¿te atreves
a proferir desprecios y amenazas
aquí donde yo reino? Más me enrabias
siendo yo tu señor, siendo tu rey.
Retrocede al lugar de tu castigo,
fugitivo falaz; huye con alas,
las más veloces que librarte puedan
de los azotes de mis escorpiones
o de un golpe certero de mi dardo,
que unos dolores antes no sentidos
te haga sufrir. El vil fantasma turbio,
diez veces más terrible y contrahecho,
así habló con figura amenazante.
De otro lado, Satán, como inflamado
de indignación, impávido le escucha
igual que un gran cometa incandescente
cuya cauda derrame peste y guerra
abrazando el espacio de Ofiuco.
Golpes mortales sobre sus cabezas
ambos se asestan sin que las fatídicas
manos intenten un segundo ataque.*

Se encruñan con furia como cuando
dos negras nubes con artillerías
celestiales rugiendo van a unirse
sobre el Mar Caspio, opuestas, suspendidas,
hasta que el viento sopla su señal
para el oscuro encuentro sobre el aire.
Con tenebrosos ojos se contemplan
estos dos poderosos combatientes,
y el infierno oscurece más sus sombras
a consecuencia del airado ceño.
¡Cuánto equilibrio entre los dos rivales!
Jamás uno ni otro encontrarían,
a no ser una vez, un adversario
igual de poderoso. ¡Qué terribles
los sucesos que hubieran acaecido,
estremeciendo todos los infiernos,
si la hechicera que yacía sentada
con cola de serpiente ante la puerta,
cuya llave le estaba conferida,
no se hubiera interpuesto, así clamando:
*¿Dime qué intentas, padre, contra el hijo
único tuyo, y tú, qué intentas, dime,
hijo, contra tu padre disparando
la saeta mortal contra su frente?*
*Y todo esto, ¿por quién? Por quien se ríe
desde su altura, por Aquel que siente*

*cólera injusta, que El justicia llama;
por Aquel de quien eres un esclavo
y os ha de destruir llegado el día.
Así dijo, y la Peste del infierno
se detuvo a escucharle. De este modo
Satán, curioso y lento, le replica:
Tan extraño es tu grito y tus palabras
tan raras son, que se interponen ante
mi contenido brazo, que desiste
de obrar según me dicta mi deseo.
Quisiera conocer qué cosa eres
y lo que expresa tu figura doble;
por qué en esta llanura del infierno
padre me llamas, y por qué hijo mío
nombras a ese fantasma. Yo os ignoro.
Nunca hasta esta hora vi nada que fuera
tan detestable como sois vosotros.
La mujer infernal respondió entonces:
¿Te olvidaste de mí, o es que ya estoy
tan horrible de ver; yo que antes era
bellísima en el cielo? Rememora
cuando entre serafines conspirabas
contra el Rey celestial; cuando te vistes
sobrecogido de un dolor punzante,
se cegaron tus ojos y las sombras
inundaron tu ser; cuando en tu frente*

*fuego denso brotó, rápidas llamas,
y por las grietas de tu lado izquierdo
salí cual diosa armada, semejante
en todo a ti, prodigio de hermosura.
¡Cuánto asombro causé en los moradores
de los cielos, miedosos al principio,
cuando ante mi presencia se apartaban,
llamándome Pecado, y me temían
como fatal presagio hasta que luego
les pude seducir con mi belleza,
y a ti el primero, que también me odiabas!
Contemplándote en mí te complacías,
reconociendo tu perfecta imagen;
amándome en secreto, tus caricias
despertaron en mí tales placeres
que concibió mi vientre un peso tuyo.
Se declaró la guerra en aquel tiempo
y batallas celestes se operaron.
Victoria inevitable el enemigo
contra nosotros poderoso obtuvo.
Con humillante afrenta fuí lanzada
del empíreo lugar de la derrota
hasta el abismo que nos cupo en suerte,
confiada a mí la llave milagrosa
con orden de no abrir nunca las puertas,
que no serán jamás atravesadas*

*si no las abro yo. Meditabunda
me senté solitaria, no durando
mi quietud mucho tiempo, pues mi vientre,
fecundado por ti, más se agrandaba,
empezando el dolor y el movimiento.
El brote aborrecido que engendrastes
rompió con violencia su camino,
surcando mis entrañas, que ya eran
de miedos sufridoras y dolores,
deformando la parte de mi cuerpo
que ahora ves de este modo transformada.
De mi seno salió, y aunque hijo mío,
como enemigo enarboló su dardo,
dardo fatal para exterminio hecho.
Gritando Muerte huí. Estremecidas
suspiraron las grutas del infierno,
y odioso el nombre resonó de Muerte.
Perseguida corrí del que inflamado,
más de lascivia que de rabia, vino
a cubrir a su madre extenuada,
y no pude oponerme a sus abrazos,
que engendraron en mí los ladradores
monstruos que de continuo me rodean,
esos canes que ves que nunca ceso
de concebir y dar a luz sufriendo,
perros que entran en mí, que me devoran,*

*que aullan desde mi seno, que me roen,
que vuelven a salir más irritados
y sin descanso ante mis ojos giran.*

.....

Traducción y nota de MANUEL ALTOLAGUIRRE

CRISTAL DEL TIEMPO

LA ESPADA Y EL FUEGO

TEMPLE DE VERDADES PROFÉTICAS

Oprimida por una mano de hierro, ¿dónde encontrará la Iglesia el refugio? ¿Dónde estarán las catacumbas?

Antes habría que saber lo que nos queda aún en las venas de cristianismo; habría que averiguar, sobre todo, lo que pesa en la balanza divina una sola gota de sangre vertida por la verdad. Esa fuerza que se organiza ahora, irresistible en cierto modo, será, sin embargo, muy frágil. Hasta pudiera ser que sucumbiera congestionada, por apoplejía, precipitándolo todo, entonces, en una anarquía violenta y destructora, pero reparadora, por lo mismo.

... ¿Quiere Dios humillar a la razón humana? ¿Tenemos necesidad de esta afrenta para conocer a los miserables enemigos que pueden destruirnos? Peores serán éstos que la mosca ponzoñosa o la langosta abyecta que, al menos, fueron plagas mudas.

(Pase lo que pase, de todos modos, en los tiempos presentes, el final será el mismo para la Iglesia: caer aplastada por el Antecristo: *Datum est illi bellum facere cum sanctis, ET VINCERE EOS—Apoc., xii, 7—*. Es, pues, de fe, esperar que seremos vencidos. Y por eso volverá Cristo, para hacer justicia y acabar con todo.)

Esperaremos el castigo, pero no la muerte. Todas las transgresiones serán vengadas, todas las ingratitudes castigadas. El mundo cargado de errores hasta el cuello, bañado de sudor, de sangre, de lágrimas, atravesará tan espesas tinieblas implorando la luz, la autoridad y la libertad.

Y durante esta prueba, que con sus sollozos suplicará a Dios que haga más corta, será cuando el Papa recuperará al mundo, o mejor dicho, cuando el mundo recuperará a Dios.

(De Louis Veuillot: *Le Parfum de Rome*.
Liv. V, chap. XV, *Le Pape et le Monde*.)

LA CALLADA DE DIOS

I

Todos los hechos que la historia humana va tejiéndonos, con el tiempo, en el telar de nuestro juicio, adquieren silenciosamente, al entrelazarse, múltiples significaciones: sus interpretaciones diferentes son todas verdaderas al referirlas al juicio mismo que las va tejiendo de ese modo en nuestro pensamiento. Por esto, le es fácil al creyente cristiano mirar, en el través de este cañamazo de los hechos históricos, tantas ligaduras o enlaces espirituales, tantas referencias analógicas de un mismo significado trascendente: tantas figuraciones encadenadas, para él, por un providencial designio divino.

De estas relaciones y analogías entienden también verdaderamente los poetas, a quienes, por esta razón y motivo, llamó Shelley *los legisladores del mundo*. Porque el poeta penetra con la mirada y el oído más allá del orden aparente de las cosas—de las cosas que son para él, lo que las dijo Nietzsche: *las fronteras del pensamiento*—. La poesía, fronteriza de la fe, y con ella de la realidad racional o ideal del mundo, supera, traspasa esta realidad, para adentrarse o enterarse de otra: de esa otra realidad del orden invisible de lo creado, que a semejanza de lo que se dijo de la música revolucionaria de Beethoven, es *un orden perfecto a través de un desorden aparente*. El orden y concierto espiritual, totalizador, poético,

invisible, el universo del cristiano católico, es eso: esa revolucionaria *música celestial* que el incrédulo no percibe: porque más allá del *silencio eterno de los espacios infinitos* que le espanta, no siente esa armonía luminosa de la revolución de los astros, imagen aparente de la *callada música* del Universo, que es una respuesta profunda, silenciosa, de Dios.

Cuando el pensamiento se hace en nosotros más profundo, más hondo, dijo Carlyle definiendo la poesía de Dante, que se hace canto, que es un canto. *La música callada* de nuestro santo poeta es ese profundo, hondo, inaudito cantar. ¡Y ese sí que es otro cantar! Otra música. Pensando, o rumiando con el pensamiento en ello, dije alguna vez que *Dios da la callada música de su creación por respuesta a nuestro pensamiento*. Y ahora, en un comentario de Unamuno sobre el Santo Padre Pío X, de cuya canonización se habla, leo, de nuevo, esto mismo del silencio divino, que Unamuno dice: *la callada de Dios*. ¿La callada por respuesta divina? ¿La callada música de los cielos? —¡Bah!— dirá el incrédulo, despreocupado, indiferente—, *todo eso es música celestial*. Precisamente. Y por vernos de los cielos, sin duda, él la oye sin oírla, sin escucharla; la oye como la lluvia, que también viene de los cielos; la oye *como quien oye llover*. Y alguna vez dije esto mismo, que hay que oír, que escuchar la música, como la lluvia, como el que oye llover: *con la más profunda atención*.

Porque hay silencios y silencios. Hay silencios de muerte o de vida.

Silencio sepulcral era el de Hamlet, dubitativo agonizante, dramático interrogador de calaveras. El del resto o los restos mortales. *The rest is silence*. Silencio que resta, que quita. Silencio de signo negativo. Silencio efectivamente mortal. Silencio que espanta. Pascal se curó de ese espanto por la fe y con el tiempo; del espanto ese, silencioso, del espacio, de los espacios infinitos. Se curó por la fe, es decir, por ver lo invisible, por oír lo inaudito, o como diría el apóstol: *por ver con*

los oídos. Y con el tiempo, porque la fe lo es para nosotros: tiempo, compás de espera. Música celestial. Porque la fe es por el oído y el oído por la palabra de Dios. ¿La palabra de Dios? ¿Y en el tiempo? Pues ¿no nos da Dios la llamada, decíamos, por respuesta a nuestra angustiosa esperanza o desesperación interrogante? Oye hija y ve, dice el profeta, para añadir: e inclina el oído... ¿Inclina el oído para ver? ¿Para ver qué? ¿La fe? ¿Para ver la palabra? La palabra silenciosa de Dios. El Cristo, el Justo. La Palabra cumplida.

El justo estoico del poeta Vigny oponía, en cambio, su desdén romántico, petulante, a esa pretendida ausencia divina; respondía *con un frío silencio al silencio eterno de la divinidad*. Esto es, con un silencio negativo como el hamléutico; un silencio de signo contrario al divino, al positivo, afirmativo de Dios: contrario a la cruz. Silencio lineal, espacial, que es raya invisible en el cielo; silencio de raza, de razón: silencio del linaje humano caído; orgullo; trazo de la sombra del ser que raya o subraya mortalmente la vida; silencio espantable, vacío, que resta, que quita, como el de Hamlet: que nos espanta porque nos niega solamente, porque nos mata, nos deshace—pues *de menos* nos hizo Dios—; porque nos desdice y nos miente. Silencio aparente que engaña, silencio teatral.

Y son estos dos silencios de signo contrario los que polarizan el pensamiento humano. La verdadera situación crítica del hombre. Entre la plenitud del silencio divino, henchido de voz, de palabra inaudita, de Verbo encarnado, y este otro vacío silencioso, mortal, de nuestra angustia, de nuestra desesperada esperanza, de nuestra zozobra temporal, vivimos y pensamos. Que no hay cruz sin raya para el hombre. No hay respuesta llamada de Dios sin silencioso vacío interrogante humano. La mística religiosa y la poesía nos han mostrado y demostrado muy a las claras, a las claras celestes, todo esto. Enseñándonos a que le hagamos hueco con nuestro silencio al silencio divino; pues por eso suena nuestra voz—que es nues-

tra personalidad profunda—o su expresión: porque es la máscara en nosotros de lo divino; la palabra, enmascaradora en nosotros, del silencio de Dios.

Música celestial. Religión cristiana, católica. La música celestial de la sangre, que cantó nuestro Calderón. Cuando la fe, como quiere San Pablo, se hace en nosotros sangre, una sangre, nuestra sangre: una con nuestra sangre. Cuando la fe nos desenmascara silenciosamente, por la sangre—por Cristo—ante Dios; cuando comulgamos en ella por la sangre de Cristo con Dios.

2

Todo esto, repitamos, es *música celestial*. Inexistente para el indiferente religioso. Porque todo eso es religión. Y el indiferente religioso en España, se llama, en efecto, como nos sugiere Unamuno, legión. Con todas las resonancias infamantes y brutales que para nosotros, evangélicamente, siempre, y más ahora, tiene esta palabra.

Decía un ingenioso escritor francés que el catolicismo era, en Francia, *la forma más elegante de la indiferencia religiosa*. La famosa frase tendría que modificar su calificativo para aplicarse a la sedicente religión de la mayoría de los que se manifiestan pública y políticamente como católicos en España. Habría que decir que para esa enorme mayoría de españoles, *el catolicismo es la forma más inelegante de la indiferencia religiosa*: la más chabacana y mentirosa o hipócrita: cuando no supersticiosamente estúpida; el antifaz picaresco de intereses bastardos, por políticos, o comerciales, con los cuales la propia política o mercadería se mixtifica, desnaturalizándose; se corrompe y corrompe todo lo que le rodea.

Tiene sobrada razón Unamuno al venir denunciando entre nosotros estos hechos contra los que repetidas veces hemos

levantado en estas mismas páginas nuestra voz. Pues precisamente contra todo eso: contra todos esos, y aquellos, se hizo, desde un principio, y se viene haciendo, cada vez más firme en su empeño, nuestra *Cruz y Raya*. Nuestra crítica afirmación y negación. Pero de toda esa politiquería turbia, entreverada, efectivamente, de torpes maniobras policíacas, o, lo que es peor, sociológicas, no puede deducirse, a nuestro entender, como Unamuno quiere, ningún confusionismo práctico; en el sentido de involucrar con esa exclusiva representación utilitaria principios teológicos que le son ajenos: aunque las penas del Infierno, por ejemplo, como dice Unamuno, se empleen en esa forma por predicadores ignorantes a los cuales, en definitiva, ni siquiera toman en serio sus poco asustadizos oyentes. Para esos, el Infierno suele ser otra cosa. Y así tratan de hacérselo pasar en esta vida a los que suponen que se lo iban a hacer pasar a ellos. Es un diente por diente. Y un rechinarlos de odios y rabias actuales. Una verdadera actuación infernal. Porque a estas gentes no hay ni que hablarles de otra vida, si no es por extensión. Todo eso para ellos es *música celestial*. Todo eso es—decimos—religión.

No es raro, por esto, que sorprenda a Unamuno—pues hasta a nosotros, católicos, nos sorprende—el tono, razón y sentido de ciertas nobilísimas palabras de una circular de un Obispo español. Porque en ellas, sencillamente, no se traiciona a la caridad. Al orden divino de la caridad. Aquí la callada de Dios coincide y apoya, invisiblemente, algunas palabras eclesiásticas, que, jugando con la misma palabra, diríamos cayada pastoral; pues en su significado litúrgico ésta, la cayada del buen pastor, tuerce su autoridad humildemente hacia el suelo, se inclina hacia la tierra, tendiéndonos su signo mudo, más como respuesta piadosa que como silenciosa interrogación. Que hay preguntas que son una respuesta en la intimidad trascendente del afirmativo silencio divino. Hay calladas y cayadas de Dios. Y por eso hay Iglesia.

Tú eres piedra—dijo el Señor—. *Y sobre esta piedra edificaré mi Iglesia. La piedra de escándalo, de tropiezo. La piedra angular que parte el muro para que los pueblos se junten. Piedra, expresión material, fija, inmóvil, del silencio. Piedra, substancia viva del silencio para los ojos. Así en nuestro substantivo Escorial impregnado de silencio histórico: sosegado silencio religioso como el que su católico fundador quería; en nuestro obstinado Escorial de piedra, por tan sosegada y absolutamente callado, se hizo (como con certera sugerencia nos dejó dicho en esta misma revista nuestro colaborador y amigo José Camón) expresión barroca el silencio natural de España. Y lo evoco ahora porque fué ante ese silencio barroco de su fachada sur, suspendidos por su balconaje sobre los abismos dramáticos de ese luminoso *horizonte convulsionado*, que dijo Barrés; fué en ese lugar, barresianamente tenido por *el único, en todo este paisaje trágico implacable, capaz de rebajar el alma hasta la melancolía*, donde el poeta católico Paul Claudel me hablaba del silencio que acogiera a su entonces recién aparecido *Padre humillado*. Sobre el ejemplar que poseo consta escrita de mano del propio poeta esta referencia que llega ahora a mi recuerdo con el del paisaje del *jardín de los frailes*; paisaje que un español auténtico puso de fondo, a su vez, en un libro admirable, a sus recuerdos melancólicos.*

En el *Padre humillado* de Claudel, el Papa Pío IX, confesándose con un fraile humilde, traduce en palabras inspiradas la plenitud simbólica de su silencio; del silencio de Pedro; de la piedra eterna de la Iglesia; del silencio de que se halla sobrenaturalmente investido. El poeta aquí, como en otro libro famoso el novelista Fogazzaro, trata de traducirnos algo de ese silencio vivo y santo. Y acierta a dárnoslo con toda la eficacia de su poesía. Aquí, el Papa Pío, es el Papa eterno; es

el Papa Pedro, el Papa Piedra; es la piedra invisible y muda de nuestro evangélico tropiezo permanente, de nuestro humano escándalo: es el Padre humillado. Y todavía asume esta resonancia, en las palabras del poeta, mayor alcance espiritual, al evocarnos, por su alusión histórica, a aquel Pío IX de tan duradero y turbulento apostolado. El Papa en quien agnizó la temporalidad espiritual de su ser, de su razón de ser, hasta alcanzar tan últimos y sublimes extremos. El Papa, voluntariamente encadenado, preso, que, por eso mismo, pudo declarar dogma de nuestra fe la infalibilidad de su palabra cuando cuajase en ella, por la definición dogmática, la plenitud del silencio divino, la respuesta callada de Dios. Siguiéndole, los otros tres prisioneros del Vaticano nos dejaron distinta huella. La superficial elegancia oportuna de las palabras de León XIII—palabras y palabras, no palabra callada—. La más fina y pura elegancia de espíritu del silencio en Benedicto XV, más cerca, por el orden de la caridad, de la silenciosa palabra divina. Y, entre ambos, la popular figura, acaso la más luminosa y amable, del Papa Pío X, que hoy se habla de canonizar.

Siguiéndoles a ellos, la humillación del Santo Padre, ahora, es como la del pájaro al que se le abre la puerta de su jaula porque se le han cortado las alas. El pájaro domesticado. Todavía quedaba un paso más que dar a aquella agonía temporal iniciada por los Papas presos; y era quizás ésta de culminar la depuración espiritual de la Iglesia en un juego de apariencias, engañosamente poderoso, que se quiebra, puerilmente conmovedor, en juguetes de posesión material insignificante: como el teléfono, el cine, la radio, el pequeño ferrocarril, el automóvil. Y de la voz, ilusoriamente lanzada con toda la pureza de la fe, desde las alturas de la silenciosa contemplación divina, a una acción religiosa que se enreda y tropieza inmediatamente con todas las agitaciones humanas. Agitación católica que enmascara la acción invisible, espiritual, de la

contemplación profunda: de la gracia. Milagro siempre renovado de la piedra inmóvil, secreta, que contesta a la silenciosa palabra divina, eternamente: *Tú eres Cristo*.

Ahí están esos Papas—decía el predicador aquel de Veuillot—con su obstinación aleccionadora por su inmutabilidad misma: «Obstinatio magistra». Permanecen tan divinamente obstinados: «Obstinatio divina». Obstinados como Dios mismo. Pues ¿quién más obstinado que Dios? Queremos agotar su paciencia, abusando de todos los dones que nos hizo y diciéndole que está de más entre nosotros, que no le queremos para nada, que se marche. Y Él, obstinado divino, se queda: obstinado en salvarnos.

La cuestión consiste en saber—añadía hace casi un siglo Veuillot—si la Providencia, que gobierna el mundo por la justicia y por la misericordia, permitirá al mundo que llegue hasta el fin de su locura. Porque creer que el mundo hace lo que quiere y va adonde quiere es precisamente en lo que consiste el error del mundo. Y también esto otro: Entre los inmensos beneficios que les ha hecho Dios a los cristianos, no es pequeño el de hacerles ver el secreto escénico de este mundo, comprendiendo sus peripecias para descubrir entre ellas la actuación de la mano divina. Gracias a esto se pueden sentir arraigados en el amor de la justicia y de la verdad en medio de estas terribles pruebas del mal que hacen vacilar a la conciencia y hasta a la razón. Ante la contemplación de tan desastrosos horrores sucumbiría el alma, arrastrada hacia uno de estos dos abismos que nos abren inevitablemente las grandes catástrofes sociales: el abismo de la desesperación o el abismo del envilecimiento. Pero, esclarecida por la obra de Dios, el alma no ve ya al mal estableciendo su reinado, sino la justicia ejerciendo el suyo: y únicamente de este modo puede el alma soportar sobre sí el peso de un mundo que se hunde.

Mas—repiteamos—se nos dirá por muchos de los que nos lean: todo esto son músicas, músicas celestiales. Y no nos importa.—Porque todo esto es religión.—J. B.

Arte bélico

CARLOS MARTÍNEZ DE CAMPOS

EL DOMINIO DE LA MAR

AGOSTO
1 9 3 5

1. *Acorazados y cruceros de batalla.*
2. *Cañones de gran calibre; protección contra los mismos.*
3. *El crucero Washington.*
4. *Flotillas auxiliares y barcos de pequeño tonelaje.*
5. *Aeronáutica, factor preponderante en la guerra naval.*
6. *Razón de ser de las grandes flotas.*
7. *La batalla en plena mar.*

1

CONCLUYERON los tiempos en que se concedía al almirante derecho de vida o muerte sobre el trigésimo de los sarracenos cautivados por sus huestes, y pasaron también aquellos otros en que la atarazana tenía jurisdicción sobre los montes que criaban árboles a propósito para las construcciones marítimas. Todo ha cambiado desde entonces—y desde que las órdenes se llevaban a vela de una orilla a otra del Atlántico—; pero, a pesar de tanto cambio y tanto tiempo transcurrido, la *velocidad* de los barcos y su *potencia ofensiva* siguen siendo los factores predominantes de la táctica naval.

En el año en que Bonifaz—hacia mediados del siglo XIII—venció al rey moro con su flota, se hallaba ya en boga una intensa polémica sobre las ventajas inherentes a potencia y celeridad. Hubo entonces—y aun hay ahora—quien atribuyó la victo-

ria del almirante castellano a ser sus naves más pesadas y alterosas que las contrarias; al tiempo que otros achacaron su superioridad —y aun la achacan en nuestros días— a que el viento fresco que saltó poco antes de la batalla les ofreciera una buena ocasión para desplegar todo su velamen, consiguiendo así un andar que ni las zabras ni las fustas del enemigo se hallaban, con sus remeros, en condiciones de rendir.

Hubo una época primera en que la potencia ofensiva de una nave se medía por el tamaño del espolón de bronce que formaba parte de su proa; y otra vino después en que los cañones que integraban la andanada daban aún mejor idea de su poder. Pero, en uno y otro tiempo, se exigía de los diferentes barcos utilizados velocidad bastante para no aceptar batalla sino en postura conveniente.

Potencia ofensiva y velocidad eran, entonces, compatibles.

Cuando se concentraron, frente a Mesina, las trescientas galeras y galeotas de la Liga, que Don Juan de Austria condujo a la victoria de Lepanto, la masa de cada barco y el trazado de su casco eran factores independientes, susceptibles de ser tenidos simultáneamente en cuenta al proyectar la nave y al construirla. Mas cuando la máquina de vapor y

la turbina vinieron, más adelante, a intrincar la arquitectura, dando lugar a que tanto velocidad como potencia resultaran función de peso y capacidad, y cuando, más tarde aún, surgió la necesidad de pensar en *protección y autonomía*, hízose preciso equilibrar dichos factores de tal manera que, compensándose mutuamente, proporcionaran un conjunto razonable.

Pero en este orden de ideas, a poco grande que sea la velocidad exigida, requiere ésta, para sí sola, la totalidad del desplazamiento calculado; bastando, en prueba de ello, recordar la efímera protección que tienen los cruceros de la postguerra (cuya única razón de ser es la gran velocidad que son capaces de desarrollar), o tener en cuenta que el *Hood*, nacido en 1917, con ocho cañones de 381 milímetros y otro tanto de coraza en cada torre, ha necesitado la friolera de 42.000 toneladas de desplazamiento para poder andar, por hora, el número de millas que habían de corresponder a su trazado y a su espléndido perfil.

Es imposible, por lo tanto, con limitado tonelaje, construir un barco que a la vez sea potente y célere. Habrá que recurrir para la batalla naval a dos buques diferentes: uno — *el acorazado* — en que predominen potencia y protección y otro — *el cru-*

cero de combate—en que aquellos dos factores se hallen calculados en función de la necesidad de alcanzar una velocidad mayor que la del primero.

El acorazado tiene por objeto destruir los buques enemigos, cualquiera sea su naturaleza y tonelaje. Es una nave en que la potencia artillera y la protección, sin alcanzar separadamente los respectivos máximos realizables, se hallan coordinados de tal manera que integran, en su conjunto, el mayor esfuerzo que la industria es capaz de realizar. Verdadera fortaleza flotante, provista de grandes piezas para ofender, de otras menores para defenderse de los aviones y barcos pequeños y de la coraza indispensable para enfrentarse a todos los navíos de sus propias condiciones, es susceptible, el acorazado, de la mayor velocidad de combate (1) compatible con el peso de los elementos anteriores. Es, de resultas, dicha nave la más importante de toda la flota (las demás—por ahora, al menos—le ayudan en su misión; son sus inmediatos auxiliares: tentáculos que destaca para observar al enemigo, órganos que lanza hacia vanguardia para desorientarlo o elementos de que se vale para su propia seguridad durante la marcha y el combate).

Pero, aun dentro del concepto *acorazado*, existe, sobre la base de una determinada potencia ofensi-

va, la posibilidad—preconizada por lord Fisher—de supeditar la protección a la velocidad, o la conveniencia—mantenida por von Tirpitz—de hacer predominar la primera de las citadas circunstancias.

Fisher asegura que *la velocidad es un arma*; pero arma que sólo sirve para empeñar la acción o desasirse—en caso de apuro—de las garras del contrario. El verdadero valor de la velocidad surge, en efecto, con todo su esplendor cuando las unidades que se comparan tienen igual potencia y poder de defensa (es decir, el mismo número de cañones de idéntico calibre y los mismos espesores de coraza); entonces solamente vale la pena de empeñar combate y entonces igualmente es cuando puede ser verdaderamente útil la posibilidad de zafarse del fuego enemigo. Mas cuando varíen las características de los buques—cuando uno de ellos tenga mejor artillería o más intensa protección—, al más débil su mayor velocidad le servirá únicamente para evitar la propia destrucción, pero nunca conseguirá con ella asegurar la del contrario. (Principio éste bien digno de tenerse en cuenta, por ser precisamente *la destrucción del enemigo* el fundamento o razón de ser del acorazado.)

Tirpitz, en cambio, entusiasta de un blindaje formidable, basa el éxito de la batalla en la espe-

ranza de que sus barcos no serán hundidos, llegando en sus principios al aforismo de Fioravanzo (2), aparentemente paradójico, según el cual *la capacidad ofensiva de una marina de guerra reposa sobre sus propias condiciones defensivas*. Las divisiones alemanas que tomaron parte en la guerra europea eran su mayoría fruto de esta idea, y pudieron, en virtud de ella, hacer frente a una flota superior en número, contra la cual, de otra manera, hubieran luchado difícilmente. El *Lutzow*, en Jutlandia, se mantuvo a flote a pesar de las gravísimas averías que le proporcionaron tanto impactos directos de las piezas enemigas como las minas con las cuales tropezó. El *Blücker*—simple crucero acorazado—, antes de ser hundido en Dogger Bank (enero de 1915), estuvo en condiciones, hasta el último instante, de rechazar cuantos ataques secundarios fueron dirigidos contra él, dando lugar, gracias a su coraza, a uno de los episodios más brillantes que la historia naval registra. El fuego de sus salvas sucesivas—durante la trágica agonía—fué tan extraordinariamente certero que las naves británicas hubieron de contentarse durante algún tiempo con cañonearlo furiosamente desde 13.000 metros de distancia. Envuelto en una nube amarillenta que procedía de sus incendios, sin poderse gobernar, sin luz, sin te-

léfonos ni portavoces, soportó hasta cerca de un centenar de disparos de todos los calibres. Sus torres, una a una, quedaron en silencio, desmanteladas por la acción de los torpedos sucesivos; y cuando la última calló, los supervivientes tuvieron tiempo, antes de hundirse el barco, de concentrarse a popa, para lanzar, frenéticos, al enemigo el *Deutschland über alles* y el himno a su bandera.

La serie *Nelson*, de la marina inglesa; los *Nagato*, de la japonesa, y los *Colorado*, de la norteamericana, son los mayores acorazados que astillero alguno ha construído. Capaces, con sus 35.000 toneladas de desplazamiento, de soportar el peso que corresponde a ocho piezas (por lo menos) de 406 milímetros y a una coraza máxima equivalente, se hallan, por otra parte, en condiciones de desarrollar una velocidad de veintidós millas por hora. Son barcos todos ellos que, botados después del armisticio, responden a una teoría intermedia entre las de Fisher y von Tirpitz. Sirven de base a las primeras flotas del mundo; no siendo debido su reducido número sino a las limitaciones resultantes de los acuerdos tomados en Washington en 1922.

Pero aunque los *Nelson*, los *Nagato* o los *Colorado* fuesen tantos como los *dreadnoughts* (3) con que Inglaterra empezó la guerra, jamás podrían por

sí solos resolver una contienda. Nadie concibe, en efecto, dos grandes flotas de acorazados, en línea de frente por divisiones, buscando la manera de abordarse directamente con sus potentes artillerías. A poco que se medite sobre asuntos militares, se comprenderá la necesidad de almohadillar toda clase de encuentros, y, para esto, se recurre en la marina al *crucero de batalla*, nave tan importante como el propio acorazado, pero en la cual se sacrifica — según lo dicho — una parte de la potencia ofensiva y defensiva a la obtención de una mayor velocidad.

Aparecen, sin embargo, dentro del tipo crucero, las mismas dos tendencias antes expuestas. De igual manera que en el caso de los acorazados, los ingleses, al construir sus tres *Indomitable* (18.000 toneladas), restaron solamente protección, dando lugar, con ello, durante los preliminares de la batalla de Jutlandia, a la pérdida del *Indefatigable* y del *Invencible*, hundidos por cañones enemigos de calibre semejante al de los suyos. Los alemanes, en cambio, conceden siempre una importancia extraordinaria a la coraza; no pudiendo explicarse de otra manera el hecho de que la serie *Moltke*, de la vanguardia que mandaba Hipper, se hallase, el citado día de Jutlandia, en condiciones de hacer frente a los *Tiger* de la escuadra que dirigía Beatty, cuyos

cañones de proa eran francamente superiores a los suyos.

Acorazados y cruceros de combate constituyen, en todo caso, la base de la futura gran batalla de los mares. Reciben, en su conjunto, el calificativo de *naves de línea*; y la nave de línea será siempre — al decir del almirante Scheer — *la más potente expresión del poder marítimo*.

2

La nave de línea, en la actualidad, es una inmensa batería flotante.

Los abordajes han pasado a la historia; la lucha cuerpo a cuerpo ha dejado de existir; hoy, las batallas de la mar se ganan a fuerza de proyectiles, impulsados unos — los de los cañones — por medio de una potente carga de pólvora sin humo y provistos otros — los de los torpedos — de un mecanismo que los encauza y regulariza su velocidad.

El comandante — desde su *torre blindada* o instalado, a quince metros de altura, en la *caseta de derrota* — ejerce la dirección suprema de la nave. Dispone para ello de un periscopio de ancho campo que le permite observar el horizonte, contemplar la zona próxima y atender a las señales de otros bu-

ques y tiene a su alcance una serie de aparatos de señales o teléfonos de alta voz, con los que lanza, hacia proa y popa, sus continuas órdenes de mando.

La artillería la maneja el *director del tiro*: personaje siempre oculto en su *central*, hacia la cual afluyen, atropellada y constantemente, las distancias que miden los telémetros, direcciones que aseguran los goniómetros y velocidades de viento que proporcionan los anemómetros; datos todos éstos que, convenientemente amasados en un arca misteriosa, se convierten en *alzas y demoras* que, por teléfono, avisos eléctricos o acción electromagnética, son transmitidos a las diferentes piezas para su puntería en alcance y dirección. Los cañones, instalados casi siempre en grandes torres giratorias, pueden ser movidos por el director del tiro o funcionar, cada uno de ellos, con auxilio de sus propios elementos. La inclinación a dar a su eje para que la trayectoria tenga la longitud más conveniencia; la orientación que ha de emplearse para que el proyectil no caiga a derecha o izquierda del barco enemigo; las correcciones a tener en cuenta a causa del viento, densidad del aire, temperatura de la pólvora y marcha de la propia nave y de la adversaria, son datos, unos y otros, que diversos mecanismos se encargan de introducir o que los sirvientes de los

cañones tienen presentes al apuntar los suyos respectivos. Los disparos, finalmente, se llevan a cabo desde la central o en la propia batería, pero siempre en el momento en que la inclinación lateral de la nave es nula; circunstancia, esta última, muy difícil de asegurar (a pesar de los inclinómetros y de los sistemas más modernos de contrabalanceo); circunstancia, al propio tiempo, que coloca a los acorazados en condiciones de manifiesta inferioridad con respecto a las baterías establecidas en tierra firme.

El cañón de 406 milímetros (16 pulgadas) — máxima tolerancia del tratado internacional de Washington — es una pieza de 20 metros de longitud, que, con unos ochocientos de velocidad inicial, puede lanzar, a 40 kilómetros de distancia, un proyectil de 1.000 kilogramos de peso. Y no parece necesario agregar que cuanto más cerca se halle el blanco de este formidable mastodonte, mayor efecto causará sobre él y más probabilidades tendrá de hundirlo.

Los acorazados americanos de la serie *West Virginia* y los japoneses de la *Mutsu* llevan estas grandes piezas instaladas por parejas en cuatro torres de proa y popa. Pero los ingleses, buscando mayor precisión de tiro o teniendo en cuenta las enseñanzas de la persecución llevada a cabo en *Dogger*

Bank, han dispuesto las del *Nelson* y del *Rodney* por grupos de tres, en otras tantas torres de proa, que permiten, hacia vanguardia, la más formidable concentración de fuegos que la técnica ha sabido preparar.

Los alemanes, en 1916, alcanzaron el 3,33 por 100 de impactos con sus granadas perforantes de 305 milímetros. Admitiendo, pues, que el perfeccionamiento conseguido desde esa fecha en los diferentes mecanismos haya sido suficiente para compensar la dispersión del mayor calibre de las modernas piezas, podrá el *Rodney* encajar en su futuro blanco un disparo por cada tres salvas que efectúe: lo bastante para hundirlo cuando las condiciones en que opere sean suficientemente favorables.

No basta, sin embargo, que llegue el proyectil a su destino. Hace falta, además, que incida sobre la coraza con una inclinación determinada, que tenga energía suficiente para perforarla, que funcione su espoleta como es debido y que la explosión de la carga interna origine un destrozo bastante grande para anular la flotabilidad del blanco. El *Invencible*, en Jutlandia, fué alcanzado varias veces antes de la catástrofe final; fué preciso, para hundirlo, que una granada perforase el techo de una

de sus torres, explotando en su interior, y que las llamas producidas incendiasen el pañol correspondiente. El *Queen Mary*, antes de desaparecer, fué alcanzado por cerca de veinte proyectiles de gran calibre. El *Malaya*, con cuatro impactos, y el *Derfflinger*, con dos torres inutilizadas, siguieron, por su parte, combatiendo hasta el final de la batalla.

Las naves de línea, en 1916, se hallaban lo suficientemente protegidas para contrarrestar la acción de las granadas que a la sazón se utilizaban. Hoy, la eterna lucha entre el cañón y la coraza ha hecho aumentar, de modo simultáneo, el calibre del primero y el espesor de la segunda. La siderurgia ha progresado. Los aceros cromados y al tungsteno han adquirido una dureza y elasticidad tan grandes que, sin el calor que emana del formidable choque contra la pared del blanco, resultaría siempre la penetración insuficiente. El impacto directo en la línea de flotación, que rompe paredes de compartimientos estancos, abre una inmensa vía de agua, anega las calderas y paraliza el barco, no hay que esperar, de momento, contra un gran acorazado moderno. Habrá que contentarse, en una guerra futura, con los efectos producidos por la reiteración de los impactos, pues es regla generalmente admitida la de construir las naves de tal manera que se hallen

en condiciones de soportar – antes de sucumbir – un tonelaje de proyectiles equivalente al que son capaces de situar sobre su propio blanco.

3

Los grandes barcos han sido construídos en todas las marinas para hacerse respetar de otras naves semejantes. Mas, luego, a medida que se desciende en la escala de los tonelajes, va buscándose, más que el duelo entre unidades de igual desplazamiento, el ataque o la protección de otras mayores, compensando, en cada tipo, el riesgo que se corre con el rendimiento conseguible en caso de éxito.

Desde este punto de vista, lo primero que debería aparecer, después de la nave de línea, es el antiguo *crucero acorazado*. Pero las limitaciones impuestas por el tratado de Wáshington – al que hemos hecho referencia anteriormente – han dado lugar, en la moderna construcción naval, a un enorme salto en el vacío, para venir a parar al tan renombrado crucero de 10.000 toneladas, que los marinos han bautizado con el nombre de la ciudad que lo engendró.

Nace el crucero *Washington* de la necesidad de

llegar a un acuerdo entre potencias que defienden sus intereses. Antepusieronse, al decretar su tonelaje, conveniencias de orden moral a razones de índole técnica; llegándose, de esta manera, a un tipo de barco que no ha respondido a las necesidades o a los deseos de las naciones signatarias. Se trata, en efecto, de una nave demasiado ligera para reemplazar al crucero acorazado; y, aunque sus cañones pueden alcanzar—con arreglo al tratado—280 milímetros de calibre, ocurre, dotándola de tales piezas, que no queda a bordo espacio disponible para las máquinas que necesita ni peso suficiente para una coraza proporcionada a su misión.

Sin embargo, todas las marinas del mundo han construido cruceros *Washington*: trece, la de Inglaterra (el último de los cuales ha entrado en servicio en 1931); dieciséis, la norteamericana (empezada la serie final en 1933); ocho, la japonesa (botado el más moderno en 1931), y siete, cada una de las marinas francesa e italiana (terminados los más recientes en 1932). Los primeros ejemplares americanos y japoneses, que han servido de base para la mayor parte de las construcciones de este género, aparecen sobre la superficie del agua con diez piezas de 203 milímetros; calibre francamente inferior al que autoriza el tratado, pero a pesar del cual

la coraza de la nave resulta insuficiente: tiene, en efecto, un espesor equiparable al tercio del diámetro de boca antes citado.

Resulta ser, por consiguiente, el primitivo crucero *Washington* un barco que no puede combatir con otros de su propia categoría; razón por la cual ha sufrido, en el transcurso de sus pocos años de vida, una serie de transformaciones radicales. Los antiguos aliados de 1914 han tendido, por una parte, a disminuir el número y calibre de sus cañones: Estados Unidos y el Japón empezaron dotando su segunda serie con nueve piezas solamente; Francia e Italia bajaron luego a ocho; pero, a pesar de estas reducciones previas, ante la imposibilidad de construir un barco que pudiera bastarse a sí mismo siquiera en circunstancias especiales, empezóse, en todos los países, a instalarle piezas de menor calibre, llegando la marina yanqui, en su tercera serie, a un tipo de crucero *Washington* dotado con cañones de 155 solamente, que ha originado, por el mayor espesor de su blindaje, cierta intranquilidad en el mundo naval. Los alemanes, por su lado, han buscado la solución inversa: perfeccionando sus materiales, descubriendo aleaciones ultraligeras, fabricando planchas resistentes y de escaso espesor y variando la organización interna de la nave, han

llegado al *Deutschland* y al *Preussen*, dotados con cuatro piezas de 280 milímetros y provistos de una coraza proporcionada al calibre anterior, pero en los que el tonelaje convenido parece haberse rebasado *ligeramente* (?): son los famosos *acorazados de bolsillo*, los cuales, más aún que intranquilidad, han producido esta vez entre la gente de mar verdadero malestar y gran zozobra.

El crucero *Washington*, tal y como han resultado las primeras construcciones, es un barco que ha de defenderse con su propia velocidad: a fuerza de evitar impactos. Resulta, pues, difícil concretar los cometidos que ha de poder desempeñar con éxito.

Como elemento explorante de una flota de alta mar, tropezará con las consecuencias inherentes a la falta de resistencia de su coraza. Alejado de la escuadra por cuenta de la cual explore, habrá de entenderse con barcos de menor desplazamiento y dotados de cañones parecidos a los suyos, frente a los cuales, no pudiendo hacer presión, tendrá que contentarse con maniobrar rápidamente y regresar sin imponer su voluntad. Habrán de limitarse, por consiguiente, estos grandes cruceros ligeros, a vigilar el movimiento de las naves adversarias, para informar sobre él por medio de la radio a las escua-

dras de su flota; mas, a este fin, acaso pudieran ser utilizados con más éxito cruceros de seis a ocho millares de toneladas, del tipo de nuestro *Libertad* (ex *Príncipe Alfonso*), que disponen, después de todo, de una artillería muy semejante a la que han de tener los *Washington* de la última hornada americana.

Y si ha de ser difícil el desempeño de su misión cuando dispongan de ancho campo para emplear toda su velocidad, difícilísima resultará cuando, constreñidos a la zona en que naveguen otros barcos más potentes, quiera empleárseles como elementos de protección directa de los anteriores. La seguridad de los convoyes, la defensa inmediata de los acorazados, la vigilancia de un estrecho o de un sector costero y tantas otras misiones semejantes, deben confiarse siempre a buques más potentes o más veloces: deben confiarse, según los casos, a los antiguos *cruceros acorazados* o a alguna de las *naves ultraligeras* que a continuación relacionamos.

4

La aparición del torpedo originó la necesidad de construir naves francamente más veloces y maneja-

bles que las de línea, con las cuales fuera posible acercarse a estas últimas, lanzar, virar rápidamente y desaparecer a toda marcha; y, como consecuencia de esta necesidad, fueron botados los primeros torpederos que desplazaban pocos cientos de toneladas y en los cuales todo el espacio y el peso disponibles se hallaban dedicados a la instalación de los aparatos de lanzamiento y al almacenaje de los ingenios correspondientes.

No era posible exponer menos. Con un barco de poco coste y dotado de una tripulación pequeña, se había concebido la esperanza de hundir un acorazado; el riesgo, pues, era insignificante, en comparación con el resultado que podía alcanzarse.

Tan interesante era la innovación, que los primeros torpederos revolucionaron las ideas de los marinos. Dieron lugar, en Francia, a la titulada *jeune école*, cuyos adeptos pretendían que, en lugar de obstinarse inútilmente en dar alcance a los ingleses en tonelaje y en cantidad de buques de línea, resultaba preferible encauzar todos los esfuerzos marítimomilitares de la nación hacia la construcción de barcos ligeros, en condiciones unos — *los torpederos* — de infligir daños de importancia a las escuadras encargadas de bloquear y en disposición los restantes — *cruceros rápidos y cañoneros* — de

aprovecharse de las brechas ocasionadas por los anteriores para lanzarse a la guerra de corso en alta mar.

No tardaron, sin embargo, en hacerse sentir los primeros defectos de las nuevas naves de guerra. Su escasa autonomía, poca velocidad y falta de condiciones marineras, al impedir su alejamiento de las bases y dificultar su navegación, hicieron pensar, bien pronto, en la necesidad de recurrir a un desplazamiento más grande. Los llamados *cazatorpederos* no fueron, en efecto, sino simples torpederos en que el tonelaje aumentaba cada día, si bien este aumento venía empleado casi íntegramente en incrementar el número e importancia de los cañones que habían de ser montados en la nueva nave. (El hábito—suele decirse—no hace al monje, pero en el caso de que se trata dióse la absurda situación de que el elemento cazador alcanzara su apogeo cuando el cazado tendía ya a desaparecer del todo.) Se tarda poco, de esta manera, en rebasar el millar de toneladas, y camino se estaba de las dos mil cuando surgió el *destroyer* de los ingleses, que, gracias a unos cuantos marinos de buen sentido, ha sido a tiempo en España titulado *destructor*.

Durante los bombardeos de Scarborough y Hartlepool—llevados a cabo, a fines de 1914, contra las costas de Gran Bretaña—los torpederos alemanes,

a pesar del entusiasmo y espléndido entrenamiento de sus tripulaciones, quedaron sin poder intervenir. De noche recorrieron varias veces sus sectores respectivos sin conseguir establecer contacto alguno con los buques de la defensa; y de día, a causa de la niebla y del estado de la mar, que barría violentamente sus cubiertas, habrían tenido, para lanzar, que aproximarse hasta menos de tres mil metros del enemigo, exponiéndose, en consecuencia, a una destrucción segura.

Más adelante, en cambio, los cazatorpederos y destructores de ambos bandos fueron utilizados con verdadero éxito en la vigilancia de zonas muy extensas, y durante la batalla de Jutlandia llegaron a ser empleados *con el criterio substancialmente defensivo de aligerar «la presión balística» del adversario en los momentos en que éste resultaba demasiado amenazador* (4). Ataques en masa de una o varias flotillas de destructores permitieron a Beatty, en los momentos de extraordinaria angustia que siguieron al hundimiento del *Queen Mary* y del *Indefatigable*, descongestionar bastante la situación; permitieron luego a Scheer, durante la arriesgada contramarcha que llevó a efecto, zafarse del envolvimiento con que le amenazaba la interminable línea de fila del grueso británico que mandaba Jellicoe.

Cuando la guerra concluyó, los cazatorpederos de las grandes marinas se contaban por centenares. El tipo más corrientemente utilizado oscilaba, en tonelaje, alrededor de mil; tenía de cuatro a seis tubos de lanzamiento y tres o cuatro piezas de 102 milímetros, con las cuales se hallaba en condiciones de batirse con otras naves de superficie de su mismo desplazamiento.

El verdadero *caza*—y valga el nombre que corrientemente emplean los marinos—no surge, sin embargo, hasta después de rebasadas las mil quinientas toneladas. Se halla dotado con seis cañones de 120 y otros tantos lanzatorpedos, quedando de este modo en disposición de hacer frente con ventaja a los antiguos torpederos. Pero, al aumentar el desplazamiento, se arriesga cada vez más barco, por lo que, a partir de cierto límite, el destructor, con su gran velocidad y potencia torpedera relativamente escasa, queda constreñido a la simple misión de intimidar al enemigo. *Conductores de flotilla* son llamados estos barcos, aunque, en cabeza de una formación de destructores, con su casco relativamente más vulnerable, están expuestos a dejar sin conducción a todo el resto de su unidad. Un ejemplar interesante es el *Epervier*, de los franceses, que terminó sus pruebas, en 1933, con 42 millas

y media de máxima velocidad; su gran desplazamiento (2.480 toneladas) le permite mantenerse a 15 nudos con una mar bastante agitada, y sus ocho tubos le aseguran las características ofensivas de los otros destructores de menos tonelaje.

Las coberturas de todos los órdenes —estratégica y táctica— encuentran en estos diversos tipos de barcos ligeros auxiliares potentísimos en disposición de reforzar con eficacia el armamento aéreo, de mantener una estrecha vigilancia sobre las comunicaciones marítimas y de ligarse, en tiempo y en espacio, a las evoluciones de una gran escuadra, o de atender a las operaciones secundarias que puedan llevarse a cabo, tales como ataques o defensa de costa, bloqueos, ejecución de convoyes o transportes de fuerzas terrestres. Agrupados en flotillas especiales, forman parte del núcleo principal o de los medios de defensa de los puertos. Dispuestos siempre a zarpar, integran la base del factor *seguridad*. Dotados de cierta autonomía, se hallan, en fin, en condiciones de adquirir una información interesante.

Pero esto no es todo en materia de lanzamientos.

La navegación submarina ha proporcionado a la

armada otro medio muy a propósito para el empleo de los torpedos.

Se trata de un barco dotado de motor eléctrico y baterías de acumuladores para navegar en inmersión, así como de carburante y motor de explosión para moverse sobre la superficie.

Su arma principal es el torpedo. Sin embargo, no lo utiliza en la misma forma que los destructores. El *submarino*, navegando bajo el agua, tiene, en efecto, una velocidad muy inferior a la de los barcos restantes, por lo que, en condiciones normales, ni pueden dar alcance a su presa, ni consigue casi nunca utilizar con fruto los mensajes radiotelegráficos que capta. Actúa, normalmente, *en acecho*; se instala sobre la ruta más probable, y espera — sumergido o en superficie — la llegada del adversario. En estas condiciones, su rendimiento puede ser inmenso; pero, en cambio, en la batalla, es arma que, hasta ahora, sólo ha servido para obligar al enemigo a mantener la máxima velocidad que es capaz de desarrollar.

Necesita el submarino del cañón para emplearlo cada vez que le sea posible conseguir el efecto deseado con un par de granadas solamente, pues le conviene reservar sus torpedos para las grandes ocasiones; puede llevar a bordo piezas hasta de

305 milímetros, pero las que corrientemente emplea son las de 105 y 120 con montajes a propósito para el tiro contra aeronaves. Suele estar dotado, igualmente, de ametralladoras contra aviones, de minas y hasta de una catapulta con su correspondiente avión de reconocimiento. Dispone, en fin, para la vigilancia, de aparatos escuchas hidrofónicos, cuyo radio de acción es superior, en general, al radio medio de la visibilidad nocturna.

Los submarinos se clasifican por razón de su tamaño y radio de acción. Los más pequeños – o clase *A* – desplazan alrededor de las 500 toneladas, son los de menor velocidad y autonomía y se hallan destinados normalmente a operaciones defensivas en zonas próximas a sus propias bases. Los intermedios – o clase *B* – son algo más veloces, tienen mayor radio de acción, oscilan entre 800 y 1.000 toneladas de desplazamiento y son empleados frecuentemente en cooperación con barcos de superficie, razón por la cual reciben algunas veces la denominación de submarinos de escuadra. Los oceánicos, en fin – o clase *C* –, tienen 1.500 toneladas como mínimo, grandes depósitos de carburante e importantes elementos ofensivos.

Pertenecen a la primera de las citadas categorías: nuestros submarinos de la serie *B*, los antiguos

Fournier de la marina francesa, y los cazasubmarinos ingleses tipo *R* (de la época de la guerra). Forman parte de la clase intermedia: los nuestros de la serie *C*, los *Mameli* de la marina italiana y los *S. S.* de la yanqui. Corresponden, finalmente, a la clase grande: los submarinos corsarios de Alemania (que montaban de cuatro a seis tubos y una o dos piezas de 150 milímetros), el *Argonaut*, de los Estados Unidos (con cuatro tubos, dos cañones de 152 y cincuenta minas para posar), y el recientísimo *Surcouf*, de Francia (que dispone de catorce tubos y una torre con dos cañones de 203 milímetros).

El arma submarina—por las condiciones especiales en que operaba durante la pasada lucha—es la que mayor proporción de pérdidas ha sufrido. Sus bajas se contaban por tripulaciones completas, que se hundían con la nave a consecuencia de una agresión, de un rasconazo o de una simple avería en los elementos de inmersión. Bajo el agua, a todas las profundidades que a la sazón se soportaban, se han desarrollado escenas espeluznantes y heroicidades sin cuento, de las que algún relato encontrado en el abismo ha podido transcribirnos una idea muy remota. De los 12.000 submarinistas que intervinieron en la guerra, murieron, en efecto, 5.000; cifra más que suficiente para demostrar la abnegación

de los que aún seguían, en 1918, prestando sus servicios en barcos tan vulnerables y duramente combatidos.

Fueron empleados contra el submarino, con éxito diverso: redes especiales, bombas de aeroplano, minas de profundidad, otros submarinos, piezas ligeras instaladas a bordo de los infinitos transportes que surcaban todos los mares y los cañones de mediano calibre de las grandes naves, provistos a este efecto de proyectiles que no rebotaban en la superficie del agua. Cuatro mil barcos en total, de todos los tamaños y condiciones, estuvieron dedicados, durante cerca de tres años, a la caza de submarinos. A la insidia de la marina germánica contestaron los ingleses con un esfuerzo digno de su Almirantazgo, verdadero genio de los mares en el siglo xx.

La protección directa de las escuadras acogidas a los puertos o refugios de cualquier género, se lleva a cabo, en muy buenas condiciones, con las llamadas *lanchas torpederas* o *motolanchas lanzatorpedos* (según las denomina nuestra *Revista de Marina*).

Se trata — como el nombre indica — de unos barcos de escaso desplazamiento y poco radio de acción, pero que, dotados de gran velocidad, han reemplazado con ventaja al antiguo torpedero en su lucha

contra los submarinos que se acercan a las propias bases. Con la denominación genérica de *MAS*—formada con las iniciales de *motoscafo antisommergibili*—fueron muy empleados en Italia durante la pasada guerra; y, con el título de *Schnell Boot*, permitieron a los alemanes llevar a cabo una defensiva de extraordinaria intensidad en los alrededores de sus diferentes puertos. Su enorme rapidez les proporciona cierta superioridad sobre cuantos barcos estén a su alcance; pudiendo acercarse por sorpresa al enemigo, se hallan, mejor que torpederos, destructores y cruceros, en condición de situarse a la distancia más conveniente para no errar sus lanzamientos.

Hay en servicio ahora dos tipos principales de lanchas torpederas: uno grande, de unas cuarenta toneladas y 38 millas horarias, de los que Italia por sí sola posee más de cincuenta; y otro pequeño, que puede llegar por sorpresa a menos de mil metros del enemigo, cuyo ejemplar más interesante es el *Lorraine*, de la marina francesa, que desplaza unas veinte toneladas, tiene 2.000 caballos de potencia, 48 nudos de velocidad (51 en las pruebas) y dos tubos de lanzamiento situados en popa de la nave (a pesar de lo cual los torpedos se mueven hacia proa, siguiendo, en la primera parte

de su trayecto, la estela de la propia lancha, que vira rápidamente para dejar libre el camino).

Lejos de los puertos, la lucha antisubmarina se desarrolla normalmente con artillería de calibre medio.

El *cañonero*—de velocidad y tonelaje escasos, pero dotado de gran autonomía—se halla, desde este punto de vista, en inmejorables condiciones para atender a la protección de los convoyes.

Son pocos, sin embargo, los barcos construídos con este fin; lo más probable, de ahora en adelante, es que se recurra a diversas naves de guerra de características anticuadas y a una interminable serie de transportes, pesqueros y remolcadores convenientemente provistos de redes especiales y bombas de todas clases para la lucha contra el sumergible.

Es lo cierto, en todo caso, que la ofensiva submarina y la contraofensa de los infinitos barcos de pequeño tonelaje tendrán en la futura gran contienda mayor interés aún que el que tuvieron en la pasada.

5

Una vez enumeradas las diferentes clases de naves que han de intervenir en la guerra marítima

—pues a las aéreas y porta-aviones correspondientes nos hemos referido en un artículo anterior (5)—, y después de relacionar los elementos de acción que han de emplearse contra las unidades aisladas o escuadras enemigas, ya sólo falta, para completar nuestra sucinta exposición, dar a conocer la probable importancia de las agresiones desde el aire sobre los buques de superficie y especificar los medios de que aquellos últimos han de valerse para evitar sus efectos.

No es fácil—claro está—fijar ahora las consecuencias de esas futuras agresiones. La pasada guerra concluyó sin que la aeronáutica tuviera una participación decisiva en las batallas libradas sobre el mar. El éxito conseguido por los dirigibles alemanes fué bastante aleatorio, y, en cuanto se refiere a la aviación, ni se conocía, en 1916, la manera de embarcarla para que estuviera siempre cerca de la escuadra, ni los grandes hidros se hallaban en condiciones de acudir a tiempo desde la base más próxima para intervenir en la refriega.

Hoy las circunstancias han variado notablemente. El porta-aviones ha adquirido en pocos años una importancia de tal naturaleza que uno de los primeros cuidados de la Conferencia Internacional de Washington—a que tantas veces hemos hecho alu-

sión – ha consistido en fijar tonelajes total y máximo para cada una de las marinas en ella representadas; que los Estados Unidos, aprovechando íntegramente las concesiones del tratado, han construído dos *Lexington* (a 33.000 toneladas cada uno, ocho piezas de 203 milímetros y capacidad para 120 aparatos de ruedas) y un par de *Ranger* (con unas 13.000 toneladas, ocho cañones de 120 y 50 aviones en cada barco); que Inglaterra, siguiendo la misma norma, tiene un *Argus*, un *Hermes*, un *Eagle*, un *Furious*, un *Courageous* y un *Glorious* (que desplazan, en total, más de 100.000 toneladas, y pueden llevar a bordo hasta 130 aviones de todas clases y tamaños); que el Japón, en fin, atento a los esfuerzos de las potencias anteriores, ha lanzado al mar el *Riudchó*, el *Kagá*, el *Akaguí* y el *Hoshó*, cuyas características responden a una concepción extraordinariamente moderna de la guerra sobre el mar. Pero, a pesar de tamaño desarrollo de esta novísima rama de la construcción naval, no es posible, todavía, exponer la forma exacta en que actuará, ni dar a conocer los efectos precisos que sus elementos de acción conseguirán.

Las fuerzas aéreas afectas a una flota de alta mar derramarán, sin duda, sobre el contrario, sus agresivos químicos más persistentes; situarán cortinas

de humo o de gases irritantes a través de las rutas más probables; dejarán caer sobre las cubiertas de los barcos pesadas bombas cargadas de explosivo, y se acercarán lo más posible a las naves de línea para lanzar torpedos contra sus respectivos flancos.

El primero de estos medios es difícil de emplear. El fosgeno, el disfogeno y los agentes sofocantes en general, se descomponen fácilmente cuando la atmósfera está cargada de vapor de agua, razón por la cual tendrán escasa aplicación en alta mar. Los lacrimógenos y estornutatorios (como la cloropicrina y las diferentes arsinas) son más estables con la humedad; obligarán al enemigo a emplear la máscara, dando lugar a ciertas dificultades en el manejo de los aparatos de precisión y a la consiguiente disminución del rendimiento de su artillería: pero habrán de ser utilizados, por esas mismas razones, con extraordinaria oportunidad. Los vesicantes (entre los cuales la iperita ocupa el puesto principal) son de resultados decisivos, aunque tienen, para marina, el inconveniente de que su efecto es retardado; conviene emplearlos, por consiguiente, en plena marcha hacia el combate; no bastarán, por sí solos, para ganar una batalla; podrán servir únicamente para evitarla (6). Los tóxicos, por último, de la categoría del ácido cianhídrico, del cloruro de

cianógeno y de otros más, son generalmente fugaces, por lo que es indispensable que actúen en cámaras no ventiladas, cosa difícil de conseguir por medio de bombas que han de estallar contra los puentes de acero de un acorazado moderno.

Las cortinas de humo serán, en cambio, de un efecto más concluyente. Su carácter, por supuesto, es defensivo. Tendrán aplicación en la retirada. Servirán para dificultar el tiro de la artillería, para anular la acción de los destructores y para desconcertar al enemigo sobre los propios movimientos e intenciones. Los aeroplanos volarán algunas veces con la sola misión de interceptar la visual escrutadora del contrario. Sus cajas de humo o generadores de nieblas blancas son considerados como base de uno de los órganos más importantes de la aviación.

Con las bombas explosivas se han llevado a cabo experiencias interesantes. El *Alabama*—acorazado antiguo de la marina americana—fué hundido en treinta segundos con un solo proyectil de 900 kilogramos de peso. En cambio, el *Washington*, de 32.600 toneladas, resistió a otro artefacto semejante y de igual peso que se dejó caer sobre él desde 1.200 metros de altura. Los espesores de los blindajes de las cubiertas son siempre menores que los

del casco de la nave; suficientes, sin embargo, en los más recientes acorazados y cruceros de batalla para no ser atravesados por la mayoría de los ingenios que actualmente se utilizan. No sucede lo mismo con los cruceros ligeros; menos aún con torpederos y destructores; pero estos barcos son, en cambio, menos probables de alcanzar, tanto a causa de sus menores dimensiones como de su mayor movilidad.

El torpedo, finalmente, es en sí el medio de acción más potente y más seguro. Es capaz de producir el hundimiento de cualquier clase de naves, sin más condición que la de incidir como es debido contra el flanco de la misma. Lo difícil únicamente es la cuestión del lanzamiento; difícil porque el avión no podrá siempre volar lo suficientemente bajo para que el torpedo caiga en el agua sin perder su posición, y difícil también porque, a pesar de volar bajo, podrá no darle a veces la dirección más conveniente.

No es posible, pues, augurar un éxito seguro a la aeronáutica naval. Todo dependerá de la distancia al agua o al blanco desde la cual operen los diferentes aparatos. Todo será función de las facultades físicas y morales de pilotos y bombarderos, de su entrenamiento, de su valor personal y de las

circunstancias en que trabajen cada día; aunque a fin precisamente de que los aviones sólo puedan ser eficientes cuando su distancia al blanco sea pequeña y de que a su vez los tripulantes en estas condiciones actúen con muy poco redimiento, todas las naves, grandes y pequeñas, han sido abastecidas de blindaje y armamento contra aeronaves.

Contra la aviación en general, los barcos de guerra se protegen por medio de cañones ligeros, piezas automáticas y ametralladoras. Acumulados los elementos (D. C. A.) de mayor calibre hacia popa, se hallan en condiciones de dificultar la acción de los aparatos bombarderos o torpederos que se acerquen a la nave, y concentrados los pequeños hacia su centro, permiten neutralizar los ataques a baja cota de que aquella última pueda ser objeto dentro de un puerto.

La cintura y los diversos puentes acorazados lo mismo sirven para impedir la penetración de los proyectiles de cañón que para preservar los barcos de los torpedos o de las bombas. Aquellos puentes —cuyos blindajes llegan a veces a 150 milímetros de espesor— son útiles, en fin, para evitar que los gases se introduzcan en el interior del casco, auxiliados a dicho efecto por los diferentes sistemas de antidifusión (basados en la compartimentación es-

tanca y en la depuración del aire) y de expulsión (fundados éstos en la regeneración y superpresión del citado agente en los locales interiores).

Pero, a pesar de todos estos elementos de defensa y sistemas de protección, la tendencia general consiste en aumentar constantemente el número de aparatos de la aviación naval. Cuantas más unidades se tengan para la batalla decisiva, más esperanzas habrá de ganarla, y como el avión es más barato que el barco de guerra, y se construye más de prisa, nadie duda en complementar la flota naval con otra aérea cada día más potente. Podrán grandes acorazados, como el *Littorio* y el *Vittorio Veneto* (cuya construcción ha sido recientemente iniciada en Trieste y en Génova), resultar invulnerables contra las agresiones que procedan del aire; podrán los destructores esquivar la acción de los grandes hidros; podrán ciertos submarinos desaparecer de la superficie lo suficientemente de prisa para que el avión no pueda verlos; mas nunca podrá una escuadra anclada en un refugio escapar del todo a los efectos de un furioso ataque llevado a cabo con una serie de escuadrillas de bombardeo convenientemente instruídas y espaciadas.

No es otra la razón que conduce a la continua fabricación de nuevos porta-aviones, a la reducción

de su tonelaje y aumento del espesor de su coraza, a los proyectos de porta-aviones acorazados y a una batalla, en fin, cuya fase aérea podrá llegar a ser tan imponente, tan brutal o tan decisiva como lo fué Tsu-shima en materia de encuentro naval.

Y no sólo intervendrán en tal batalla los innumerables aparatos de ruedas (caza y bombardeo) de los futuros porta-aviones acorazados, sino que a bordo de todas las naves habrá hidroaviones de tamaños muy diversos. Los barcos de guerra, con sus hélices girando a toda velocidad, desplegarán planos inclinados (semejantes a los del *Westfalia*) para recoger los aeroplanos que sus propias catapultas habrán lanzado. Los grandes transatlánticos, transformados a su vez en porta-aviones, se acercarán con su preciosa carga a la zona de peligro y, antes que la batalla empiece, darán suelta a los aparatos que hayan de intervenir en el encuentro; compensarán de esta manera la ausencia de una base aérea lo suficientemente próxima; desempeñarán la misión que había de ser confiada a los primeros porta-aviones, si bien a distancia conveniente del conjunto para mantenerse a salvo de una catástrofe.

6

Las grandes naves se agrupan normalmente en *divisiones*; las sutiles, en *escuadrillas*.

Dos divisiones, reunidas bajo un solo mando, reciben casi siempre la denominación de *escuadra*; las escuadrillas, concentradas de igual modo, se convierten en *flotillas*.

La *flota*, en fin, se halla integrada por una o varias escuadras de cruceros o acorazados, diversas flotillas de destructores o submarinos, los portaaviones disponibles y las naves auxiliares o logísticas indispensables para el servicio del conjunto; en resumen, por la totalidad de los elementos de alta mar de que pueda disponer una gran potencia en cualquiera de las cuencas marítimas que le interesen.

Flotas eran, por consiguiente, los núcleos formidables que se batieron en Jutlandia; y flota es, igualmente, el conglomerado de ciento sesenta barcos de guerra y doscientos hidroaviones que Hiro-Hito, emperador de Dai-Nihón, pasó en revista con gran pompa hace unos meses en la bahía de Yokosuka.

La flota puede ser utilizada según los casos:

1.º En proteger las propias comunicaciones marítimas o dificultar las del adversario.

2.º En defender las costas nacionales u operar contra las enemigas.

Sus misiones, pues, son extraordinariamente heterogéneas; dependen de la situación geográfica, de la forma y dimensiones de las cuencas más inmediatas, de la economía nacional y hasta de la composición del subsuelo de la patria.

Puede la política de la guerra constreñir a la defensiva (a la protección de comunicaciones y a la defensa propiamente dicha de las costas) o inducir a la ofensiva (guerra al tráfico y operaciones de todo género contra el adversario). Puede ocurrir — como a Alemania sucedía en 1914-18 — que las comunicaciones marítimas con el exterior sean de interés vital, o — como a América sucederá en, todo tiempo — que el país produzca lo necesario para vivir y combatir.

En uno y otro caso el *desiderátum* de la flota consiste en hallarse en condiciones de ejercer el *dominio de la mar* o, al menos, el dominio de la zona marítima o faja costera que más interese a su nación, y esto sólo se consigue con auxilio de una fuerza que tenga la absoluta certeza de destruir a su adversaria, si ambas llegan, algún día, a encontrarse frente a frente.

El dominio intrínseco del mar asegura el éxito

antes de producirlo. Las guerras napoleónicas redundaban en ventaja de los mercaderes londinenses porque, en cuanto eran declaradas, los capitanes mercantes de Bretaña y Normandía sólo largaban las amarras de sus veleros después de comparar en toda calma las ventajas e inconvenientes de sus futuras expediciones.

Sin embargo, la acción constante de una flota —sea del aire o sea de mar— representa un esfuerzo superior al rendimiento: un capital que apenas produce lo necesario para conservarlo. Y, por esta razón; lo que se trata en general de conseguir es, sencillamente, el predominio o supremacía temporal y limitado sobre las zonas en que han de navegar los vapores encargados de asegurar el funcionamiento de las líneas comerciales.

No parece necesario agregar que supremacía o predominio de una cuenca, de un sector costero o de unas aguas jurisdiccionales, puede obtenerse con creces mediante la destrucción completa de la flota enemiga: por medio de la batalla decisiva. Pero, a fin de evitar este encuentro final, en el que la fortuna puede mostrarse adversa, se recurre frecuentemente a la ejecución de una serie de acciones parciales de más o menos envergadura, derivadas todas ellas del plan político-naval aprobado o establecido

en las altas esferas gubernamentales (y es tal la generalidad de este principio que hay incluso quien asegura que cuando las grandes flotas se ponen en contacto es porque la estrategia ha fracasado, no quedando entonces más recursos que los ofrecidos por la táctica) (7).

Los japoneses consiguieron la superioridad marítima sobre Rusia, en aguas extremo-orientales, llevando a cabo un ataque preliminar que fué duramente criticado en todas partes. Antes de la declaración de guerra, en la noche del 9 al 10 de febrero de 1904, cinco flotillas de destructores se presentaron inopinadamente frente a Dalny y Puerto Arturo, dejando fuera de combate a dos acorazados y un crucero protegido.

Pero esto requiere decisión política.

Se trata de una acción táctica que allana la situación de conjunto o estratégica.

En cambio, los alemanes, en 1915, recurrieron —como es notorio— a la guerra submarina, destruyendo insidiosamente cuantos transportes enemigos encontraban en alta mar. Compensaron, de este modo, la superioridad británica. Atemorizaron a los neutrales, y de resultas el Reino Unido estuvo algún tiempo tan bloqueado como su propia patria. Desarrollaron una acción estratégica en que los encuen-

tros no llegaban nunca a la categoría de combate naval.

Son sistemas – uno y otro – que tienden hacia un mismo fin; pero, a pesar de esto, diametralmente opuestos en su esencia.

A ellos pueden ser agregados, como medios de conseguir el predominio en la mar, el bloqueo inmediato de las costas adversarias, el bombardeo de los puertos y la protección directa de los transportes y del propio comercio.

Para presentar batalla al enemigo se ha tropezado hasta ahora con las dificultades que resultan de no conocer en cada instante su situación y con los inconvenientes que emanan de la protección que le proporcionan sus grandes bases. El *Goeben*, al empezar la guerra, tuvo en jaque a la totalidad de las fuerzas aliadas del Mediterráneo porque nadie supo exactamente su intención ni conoció la posición presente que ocupaba. El *Emden*, durante la interminable correría que le dió celebridad, hizo otro tanto en pleno Océano, alejado de todo puerto, sin esperanzas de auxilio ni tener adonde acogerse. La flota entera de Alemania, en fin, aprovechando la oportuna orientación de su litoral, la admirable configuración de sus estuarios, la situación de sus

grandes bases y la existencia del canal de Kiel, se encontró en una posición estratégicamente defensiva y dueña del ángulo formado por las costas de Oldenburgo y Schleswig-Holstein, sin necesidad de batirse con los ingleses.

En adelante las dificultades tomarán otro carácter. La situación exacta del enemigo será más fácil de determinar que en la pasada guerra; pues si bien habrá sistemas a propósito para interrumpir toda clase de mensajes y originar errores en los cálculos radiogoniométricos, no es menos cierto que otros nuevos métodos habrán surgido y que con ellos la localización a distancia habrá dado un paso más hacia la perfección. Aeronáutica, por su parte, prestará una ayuda que se hallaba lejos de proporcionar en 1918, a causa de la escasa autonomía y seguridad que sus aparatos disfrutaban a la sazón. Las ondas cortas y ultracortas simplificarán las transmisiones. La belinografía dará valor a las informaciones de otras procedencias. Todo hace pensar que en una futura guerra marítima sólo habrá batalla decisiva cuando ambos beligerantes la busquen o estén dispuestos a aceptarla; en caso contrario, se contentarán uno y otro con ejercer una constante amenaza contra las comunicaciones del adversario, esperando cada cual que el enemigo

disgregue sus propias fuerzas para actuar contra él por líneas interiores.

La gran batalla naval será menos probable aún que en 1914-18, pues uno de los contendientes se hallará siempre en situación de inferioridad con respecto al otro.

De resultas, las misiones intensificarán el orden de precedencia que siempre tuvieron, buscándose así la manera de concentrar el mayor núcleo posible de fuerzas navales para el desempeño de cada una.

Francia se preocupará más que nunca de las comunicaciones con Argelia (base de contacto con el resto de su imperio colonial). Inglaterra atenderá a sus propias costas y a la seguridad de las diferentes bases que ha establecido a todo lo largo del camino de la India. Italia se enlazará como pueda con su futura aliada, etc.

Dependen, en efecto, dichas misiones de las potencialidades respectivas: la fuerza conduce siempre a la ofensiva, como medio más seguro de atender a la propia defensa; la falta de potencia, en cambio, obliga a defenderse sobre el terreno elegido para el despliegue de las fuerzas nacionales.

Ahora bien, el principio de rehuir todo encuentro con el contrario o de esperar la ocasión propicia

para batirse con él—principio admitido desde hace siglos en todas las marinas, pero que ha sufrido modernamente un recrudecimiento intenso en su aplicación—ha dado lugar a un concepto de empleo de la flota principal que los ingleses han realizado admirablemente por medio de la expresión: *fleet in being*, tan generalizada hoy entre los comentaristas de las operaciones navales desarrolladas durante la última contienda.

Es evidente que no es la mera existencia de una flota lo que puede inducir al adversario a desistir de sus propósitos de ofensa. No es su sola actitud expectante, desde una base fuertemente protegida, lo que puede hacer temer una derrota a ese adversario. Es tan sólo la circunstancia de hallarse con todos los barcos *a presión* dispuestos a zarpar al primer aviso, lo que puede originar una influencia decisiva sobre el curso de las operaciones navales, creando un efecto más moral que material, ante el cual las fuerzas enemigas se dividan, ofreciendo una oportunidad para batirlas aisladamente. No basta, en una palabra, que una flota esté en grado de eficiencia; es necesario que el mando se dé cuenta de que actúa por su presencia y, una vez que lo sepa, aproveche todas las ocasiones que se le presenten para intensificar su acción moral.

Conviene, sin embargo, establecer una diferencia fundamental entre la flota que *no quiere* y la que *no puede* salir del puerto en que se halla refugiada.

La primera, aunque sea inferior a la adversaria, tiene siempre la esperanza de no ser destruída; al tiempo que la segunda, en actitud pasiva *a fortiori*, ejerce sobre el enemigo una acción completamente nula.

Los términos—claro está—no son siempre categóricos.

Analizando la actuación de la flota inglesa durante la guerra europea, es fácil convencerse de que aun en los períodos de más intensa *permanencia sobre su propio terreno*—según pudiera en castellano interpretarse la palabra *being*—no aparece nunca la pasividad que en sí envuelve el gerundio *siendo* o *estando*, que corresponde a su más exacta traducción; pues rara vez pasaron varios meses sin que los barcos del almirante Jellicoe surcaran las aguas que separan a Inglaterra de Alemania.

En cambio, D. Juan Cervera, en 1898, con disponer de una flota que no se hallaba en condiciones de salir de su refugio, *quiso salir*, y del puerto de Santiago honrosamente salió. Sabía de antemano que sus barcos iban a ser hundidos; pero el honor

de España, por inconsciencia de la masa, por culpa de la prensa, por voluntad de los estrategas callejeros y por desidia de los que pudieron evitar una catástrofe, llegó a cifrarse en la salida del *Oquendo*, del *María Teresa*, del *Vizcaya* y del *Colón*; salida intrínseca, sin rumbo fijo, sin plan concreto, sin saber siquiera si era posible defenderse contra la flota yanqui, concentrada frente a la boca del puerto.

La salida en sí fué una victoria moral. La escuadra de Cervera, impulsada por las circunstancias, se lanzó a la hecatombe, consciente de la esterilidad de su propio sacrificio. *La defensiva*—dice Gross—no consiste en encerrarse con la flota en las diferentes bases navales, sino, por el contrario, en adoptar medidas estratégicas o tácticas de tal naturaleza que permitan rehuir los encuentros decisivos, en espera de que cambien las circunstancias (8); pero en el caso de Santiago, lejos de haberse adoptado medida alguna, todo marchó a tenor de la inspiración del día, todo fué desarrollándose con arreglo a la impresión de última hora. La defensiva adoptada en Cuba fué absoluta; exenta de fundamentos estratégicos, dió lugar a una influencia negativa de la política, como sucede cada vez que el mando pierde la iniciativa o las operaciones no han sido previstas de antemano.

Nuestras campañas se desarrollaron largo tiempo en Ultramar. Los teatros eran grandes; las misiones, amplias, y, sin embargo, nuestra estrategia fué siempre pobre — a veces nula, como en la guerra con los Estados Unidos — y nuestra táctica sólo fué brillante cuando un D. Casto Méndez Núñez obraba, por sí y ante sí, interpretando las órdenes recibidas como a España más convenía.

Sírvanos la lección sufrida para intensificar la preparación, y evitar — cuando haya que defender la Patria — que la política intervenga más allá del límite que le corresponde en el empleo de las fuerzas militares y navales.

El bloqueo puede tener por objeto la simple neutralización de las fuerzas navales del contrario, a fin de evitar, mediante ella, toda clase de ataques a los propios convoyes comerciales. Puede también hallarse destinado a interceptar el abastecimiento del adversario por vía marítima, para privarle de este modo de la materia prima más necesaria para continuar la lucha. En uno y otro caso cabe montarlo directamente con barcos de guerra y campos de minas establecidos a inmediación de las salidas que convenga taponar o tenderlo a distancia con barrajes de mayor amplitud y fuerzas navales dispues-

tas a caer inopinadamente sobre las naves que intenten romper la línea.

La mayor potencialidad numérica de la flota británica hizo creer, en 1914, que aquélla intentaría el bloqueo absoluto de los puertos alemanes, inmovilizando, de una vez y para siempre, las diferentes escuadras del Káiser. Los ingleses se hallaban expuestos a la sazón a constantes salidas de los cruceros y destructores enemigos, que podían originar interrupciones más o menos duraderas en la impetuosa corriente de hombres y de material que fluía sin cesar hacia los puertos franceses del Canal de la Mancha; y parecía más sencillo bloquear directamente la Bahía Germana (según suele denominarse al entrante del Mar del Norte cuyo vértice se halla en Kuxhaven) que mantenerse constantemente en acecho sobre la acera de enfrente para rechazar cualquier intento llevado a cabo contra la línea de comunicaciones establecida entre Inglaterra y Francia. En virtud de ello, la orden de operaciones dirigida por Guillermo II a su marina imperial se halló basada en una enérgica actuación de todos los destructores, submarinos y posaminas, encaminada a conseguir, como programa mínimo, una sensible reducción de la superioridad británica. Pero las fuerzas sutiles de Alemania, que recorrie-

ron sin cesar el Mar del Norte, se enfrentaron siempre con el vacío más absoluto; Gran Bretaña, consciente de la posibilidad de ejercer una intensa acción moral desde sus bases, instaló las diferentes escuadras de su flota en los estuarios de su costa occidental, determinando con su sola presencia una constante amenaza sobre la marina enemiga, y dejó, por otra parte, que fuerzas sutiles suyas, reforzadas con buen número de cruceros acorazados o simplemente protegidos, se encargaran de la cobertura directa del ininterrumpido cordón de barcos que unía las dos orillas del canal.

Las razones que indujeron a semejante proceder fueron las siguientes:

La situación del que bloquea es siempre más desfavorable que la del bloqueado. A más de la continua amenaza ejercida por submarinos y destructores, se halla expuesto a tener que contrarrestar una salida en masa de las fuerzas enemigas; salida que tendrá lugar—seguramente—en el momento de más intenso agotamiento físico y moral del bloqueador. Hay que tener en cuenta, además, que el mal tiempo puede llegar en ciertas ocasiones a ser insoportable; que es preciso, aun en condiciones normales, relevar las fuerzas con frecuencia, y que las minas a la deriva integran un peligro digno

de ingeniosos considerandos. En las latitudes de Inglaterra hay que contar con un gran porcentaje de días brumosos en que la visibilidad puede llegar a ser de un cuarto de milla solamente (días en que será preciso reforzar extraordinariamente el número de barcos de la cintura exterior). Conviene, en fin, tener presente que, aun en circunstancias completamente normales, el bloqueo es siempre relativo, pudiendo citarse, entre otros muchos ejemplos que lo demuestran, el caso de los vapores *Montevideo* y *Reina Cristina*, que salieron de la Habana con nueve barcos americanos en la línea de bloqueo, y el del emperador Napoleón I, que consiguió escapar de la costa egipcia a bordo de una fragata aprovechando uno de los viajes de la escuadra inglesa a Chipre, realizado con el ineludible fin de tomar agua.

Por tan cumplidas razones, los períodos de bloqueo efectivo en 1914-18 fueron siempre circunstanciales. Cada vez que un gran convoy de tropas atravesaba el Canal de la Mancha, redoblábase la vigilancia del golfo alemán, llegándose a establecer algunas veces una línea casi continua de fuerzas navales que se extendía en forma de arco desde Tserchelling hasta Horns Riff.

El asunto había sido estudiado a fondo en 1912

(época en que el Comité de Defensa Imperial del Reino Unido estableció el plan de guerra que había de seguirse en caso de conflicto armado); pero teniendo en cuenta que los acuerdos internacionales exigían la absoluta efectividad de los bloqueos para poderlos declarar, así como la imposibilidad práctica de cerrar todas las rutas del Báltico, decidióse prescindir del inmediato de las costas de Alemania y reemplazarlo por otro indirecto llevado a cabo en las salidas del Mar del Norte.

Dos salidas principales ofrece este Mar del Norte: el paso de Calais y el espacio comprendido entre las costas de Escocia y de Noruega; salidas, una y otra, que podían ser utilizadas — como lo fueron de hecho — por el tráfico neutral hacia Alemania y los corsarios de esta última lanzados por todos los mares en persecución del comercio aliado.

Para taponar estos dos boquetes se pensó desde temprano en establecer campos de minas y en montar una vigilancia lo más tupida posible.

Apenas transcurridos unos días del primer octubre de la guerra, el Almirantazgo británico anunció la instalación de un banco minado de unas mil millas cuadradas de extensión que había de interceptar la salida occidental del Canal de la Mancha, dejan-

do libres únicamente dos pasillos de escasa anchura a lo largo de las costas de Inglaterra y Francia, pero los resultados obtenidos con este primer ensayo fueron en extremo deficientes, no solamente a causa de su poca densidad, sino también por culpa de la inseguridad de los ingenios utilizados. Fueron establecidos luego, sin mayor éxito, barrajes formados de inmensas redes sostenidas con flotadores y de las que a veces colgaban bombas de potencia nada escasa. Se recurrió más tarde—para la boca del Támesis y el litoral de Holanda—a combinaciones de redes y minas. Y se adoptó por fin, como más seguro y práctico, un sistema único de minas capaz de resistir a toda clase de temporales y corrientes submarinas: entre Folkestone y el cabo Gris Nez se colocaron 9.500 artefactos del citado género en diez líneas paralelas y a diferentes profundidades, que ocasionaron en poco tiempo diez hundimientos, obstruyendo definitivamente la comunicación con el Atlántico, y cuando se firmó el armisticio se hallaba en plena instalación, al Este de las Orcadas, el famoso *Northern Barrage*, de 250 millas de longitud, que había de comprender más de cien mil minas sobre quince líneas y con sólo setenta metros de intervalo.

Cuatro años de guerra fueron, pues, insuficien-

tes para barrear la ruta de los corsarios y vapores de todo género que navegaron en provecho de los ejércitos tudescos. Fué preciso llevar a efecto una continua y cuidadosa vigilancia de las comunicaciones marítimas, recurriendo a este efecto a la radio, a los aviones, a submarinos de tamaños diferentes, a estaciones radiogoniométricas establecidas en lugares destacados, a órganos secretos y a infinitos barcos ligeros encargados de contrarrestar la acción del dragaminas y detener al adversario repleto de armamento o contrabando militar.

Para esta lucha, no siendo posible distraer la armada de su cometido principal, Inglaterra hubo de utilizar un núcleo de elementos secundarios, cuya labor no ha sido divulgada hasta hace muy pocos años.

Ocho vapores de escaso tonelaje (tipo *Edgar*) fueron requisados el mismo día que se rompieron las hostilidades y encargados— a las órdenes del almirante Chair— de vigilar la extensa zona de ciento cincuenta millas de anchura que separa las islas Shetland del puerto de Bergen. Su labor fué dura, difícilísima. Tuvieron que luchar con el frío, contra el mal tiempo, que en esos parajes puede llegar a ser insoportable para naves de escaso tonelaje o medianas condiciones marineras. Hubieron de renun-

ciar no pocas veces a sus presas por falta de velocidad. Se vieron otras muchas amenazados por el adversario y sin manera de protegerse contra él. Y a consecuencia de ello los pocos *Edgars* que resistieron al mar y al submarino fueron desarmados cuando aún no había concluido 1914 y reemplazados por una espléndida flota auxiliar compuesta de los más veloces transoceánicos que Inglaterra poseía.

Veinticuatro barcos de pasajeros en condiciones de soportar los más furiosos temporales, con autonomía suficiente para no tener que carbonear cada dos días y dotados de un buen número de cañones de 150 milímetros de calibre, fueron, a partir de 1915, los encargados de la vigilancia del mar del Norte. Entre ellos figuraban: el *Alsatian* (de la Allan Line), con 18.000 toneladas de desplazamiento y depósitos suficientemente grandes para permanecer en plena mar durante más de cuarenta días; el *Cedric* y el *Teutonic* (de la White Star), el *Eskimo* y el *Calix* (de la Wilson) y tantos otros de condiciones muy diversas que sería inútil citar en esta relación extraña y desordenada de hechos que no interesan a todo el mundo.

Los comandantes de estas naves fueron cuidadosamente elegidos. Sus segundos de a bordo pertenecieron todos a la marina de guerra. De las tri-

pulaciones formaron parte hombres de diferentes reservas navales y marineros que jamás habían puesto los pies en un barco de guerra.

Su conjunto siguió llamándose (como el anterior) décima escuadra de cruceros: mas por su volumen constituían—al decir de Chatterton (9)—una masa comparable a la gran flota de la marina inglesa.

Su labor de día y noche, de un mes tras otro, incesante, aislada, olvidada y cruentísima, es una de las más arduas que tropa alguna ha llevado a cabo durante el nefasto período que se llamó guerra europea.

Ante el bloqueo, el recurso del más débil consiste en lanzarse mar adentro para destruir los barcos que trafiquen en pro del fuerte.

Guerra de corso o guerra al comercio enemigo se llama este sistema. De antaño es conocido; pero hoy tiene más importancia por ser muchas las materias que hacen falta para combatir y pocos los sucedáneos encontrados para reemplazarlas.

Se han hecho diversas tentativas para abolir esta clase de lucha. Ha llegado a establecerse que la bandera neutral salvaguardaría toda mercancía enemiga que no fuera contrabando. Se ha admitido incluso que los productos neutrales bajo pabellón

enemigo no podrían ser apresados. Se ha discutido ampliamente sobre la manera de interpretar el derecho de visita, el de captura y los de secuestro, rescate y destrucción. El Congreso celebrado en París en 1856 y la Convención de Londres de 1909 son los últimos pasos que Europa ha dado contra la guerra de corso antes de hallar la *gran excusa* para lanzarse a ella con frenesí.

Hubo tiempo sobrado, en efecto, entre 1914 y 18 para tomar innumerables decisiones, cada vez más tolerantes, más crueles.

Alemania, acorralada en su bahía, buscó pronto la manera de responder a la actuación de los aliados:

Empleó primero, contra el comercio de Inglaterra, barcos de guerra de todas clases y tamaños. (La espléndida correría de la escuadra de von Spee desde la costa asiática a la americana, a través de los mares meridionales y a lo largo de los archipiélagos del Pacífico, no fué otra cosa que una franca lucha contra el tráfico adversario, en la que el *Gneisenau*, el *Scharnhorst*, el *Nürnberg* y el *Leipzig* actuaron como corsarios de la más noble estirpe.)

Utilizó después barcos pequeños, auténticamente armados en corso. (El *Möwe*, al mando de zu Dohna, partió de Alemania en diciembre del año 15; salvó la línea del bloqueo; fondeó 250 minas en la

salida occidental de Scapa Flow y otras tantas en las cercanías de Burdeos, siguió a Pernambuco, hundiendo quince transportes – que desplazaban 58.000 toneladas en total –, y regresó a sus aguas en mayo del 16, con oro y mercancías por valor de un millón de marcos. El *Wolf*, a las órdenes de Nerger, navegó por diversos mares durante todo el año 17; estuvo en Durban, en Singapoor, en Colombo, Bombay y Sidney, y echó a pique treinta y siete barcos enemigos, con un total de 210.000 toneladas brutas.)

Recurrió, por fin, a la guerra submarina, que estuvo sometida a infinitas fluctuaciones de la política interior, como consecuencia de las cuales los resultados obtenidos, con ser insuficientes para el éxito de Alemania, dieron lugar a protestas y represalias del mundo entero. Esta nueva lucha empezó el 4 de febrero de 1915 en una forma que los germanos titulaban *limitada* porque los buques neutrales sólo podían ser hundidos después de comprobada la existencia a bordo del contrabando. Su primera consecuencia fué platónica: los ingleses emplearon banderas neutrales y los neutrales se acogieron a la protección británica. Pero la catástrofe del *Lusitania* (7 de mayo) – que arrastró consigo a 1.200 pasajeros, entre los cuales figuraban más de cien america-

nos que habían sido invitados a no embarcar—originó tales reclamaciones que Alemania se vió obligada a suprimir la guerra al tráfico en el Atlántico y a ordenar que en el Mar del Norte no se hundiese barco alguno sin previo aviso.

En los primeros días de 1916 se decretaron algunas tolerancias encaminadas a facilitar la acción de los submarinos; mas otra vez el torpedeamiento del *Sussex*—ocurrido el 24 de marzo y en el que murieron noventa y cinco hombres y mujeres—indujo a los alemanes a generalizar las normas admitidas para los barcos de superficie.

Entre la Cancillería del Imperio y el ministro de Marina tuvo lugar un constante pugilato en pro de facilidades y restricciones. Fueron publicados muchísimos decretos, infinitas directivas, que tendían hacia una y otra orientación, hasta que en 9 de enero del 17 el Gran Consejo, reunido en Pless, decidió ordenar la guerra submarina sin limitación alguna.

Dice Mahan—refiriéndose a una época en que la radio no existía—que *es más difícil encontrar un crucero en alta mar que una aguja en una pila de heno* (10); pero, a pesar de ello, los submarinos alemanes llegaron a hundir más de 400.000 toneladas de barco al mes.

Hubo, pues, que buscar el modo de restringir su acción. Fué preciso, por una parte, tratar de impedir la guerra submarina, y, por otra, proteger el tráfico neutral y aliado.

Para lo primero, un buen número de unidades fueron dedicadas a la busca y captura de los corsarios; otras se ocuparon en instalar minas y obstrucciones de todo género; unas cuantas fueron armadas en *coy-ships* o en *bateaux pièges* (para inducir al enemigo a acercarse sin temor, no descubriendo hasta el último instante los cañones montados a bordo) y las restantes intentaron el embotellamiento de ciertas bases enemigas.

Para la protección directa al tráfico, los barcos mercantes fueron armados, agrupados en convoyes más o menos numerosos y convenientemente escoltados; se recurrió a veces a lo que Fioravanzo denomina una *cobertura dinámicamente ofensiva* (11); se organizaron patrullas especiales para vigilar las grandes rutas del comercio, y, por último, se rastrearon campos de minas para facilitar la navegación de los vapores aliados o neutrales.

No conviene, sin embargo, echar en saco roto que el bloqueo, la guerra al tráfico y su protección, son operaciones que no pueden llevarse a cabo sin

la amenaza indirecta y constante de una potente flota, dispuesta, en último recurso, a la batalla decisiva.

7

Para que tenga lugar una gran batalla es necesario que uno —al menos— de los beligerantes la desee, la busque o la provoque; y no estará de más, en lo que a este asunto se refiere, recordar que en tiempo de guerra el mero hecho de hacer acto de presencia sobre el mar equivale a provocar al enemigo.

Con dirigibles o hidros de reconocimiento estratégico —procedentes de las bases costeras— cabe tratar de poner en claro la situación del adversario y sus probables intenciones. Pero, aparte de que la aeronáutica puede hallar obstáculos insuperables (resultantes de la excesiva distancia a recorrer, del propio agotamiento, de la defensa aérea contraria o del mal tiempo), conviene tener en cuenta que no basta conseguir una perfecta información: es preciso, además, que llegue a tiempo y sea debidamente interpretada por el mando que haya de utilizarla.

En 1916 la aviación no se hallaba todavía en

condiciones de asegurar semejante exploración lejana; ésta se obtenía entonces por medio del espionaje, de la radio, de telegramas cifrados o convenidos y con auxilio de barcos ligeros que se establecían en constante vigilancia frente a los lugares en que se hallaba el enemigo.

Von Scheer—jefe de la *Flota de Alta Mar* (según la expresión usada por los mismos alemanes)—recurrió simultáneamente a todos estos medios. Cuando, al atardecer del 30 de junio, puso proa hacia la zona en que había de desarrollarse la más formidable batalla de la guerra, ya estaban sus escuadrillas de submarinos acechando la ruta más probable de los ingleses. Sobre ella esperaron hasta las primeras horas del día siguiente, y aunque sus efectos fueron nulos (a causa de la estrecha vigilancia y protección montada por los destructores enemigos), noticiaron con tiempo suficiente a su almirante la salida de la *Gran Flota* británica, al mando de Sir John Jellicoe.

Este último, apenas reunido a oriente de Escocia con las escuadras procedentes de Rosyth, dispuso el grueso de sus fuerzas en *línea de frente por divisiones en línea de fila*—es decir, en seis columnas paralelas—; y enviando por delante a los cruceros de batalla del almirante Beatty, reforzados con

sus cuatro *Queen Elisabeth*, avanzó majestuosamente en dirección a Helgoland, no dejando en pos de sí más rastro que las estelas de sus veinticuatro acorazados.

Setenta millas medía el espacio comprendido entre el grueso y la vanguardia de los ingleses; al tiempo que una zona algo menor separaba entre sí a las fuerzas de Hipper y von Scheer (vanguardia y grueso, respectivamente, de los germanos). A diferencia de lo que ocurriría en la actualidad, los elementos más avanzados de ambas flotas buscaban un contacto a la sazón inexistente. Navegaban en amplia línea de frente, con la esperanza de tropezarse (aunque acaso convencidos de que se reintegrarían a sus respectivas bases sin siquiera haberse visto, ya que entonces no existían escuadrillas de reconocimiento con suficiente autonomía para fijar la situación del adversario). Avanzaban con *exploración naval cercana* (o sea rodeados de destructores destinados a neutralizar la acción de los submarinos enemigos), pero sin *exploración aérea* propiamente dicha ni *protección aérea directa*, hoy indispensables a causa de la constante amenaza de la aeronáutica contraria. Se adelantaban, en la inmensidad del Mar del Norte, como en dos grandiosas paradas que nadie presidía. Se acercaban con

cautela, casi a tientas, sin saber que iban a encontrarse (cosa que ahora sabrían si otra vez salieran de sus puertos en iguales condiciones y con el mismo deseo de batirse).

No tuvo lugar entonces el combate aeronaval preliminar que actualmente se desarrollaría como resultado de la existencia de una formidable masa aérea; combate que cada cual prevé con arreglo a sus ideas, a sus convicciones o entusiasmos. Ni siquiera intervinieron los famosos *Zeppelin* de la marina alemana, que tanto dieron a comentar como consecuencia de sus andanzas sobre las costas de Inglaterra.

El primer contacto fué fortuito.

Dos destructores alemanes (enviados por el *Elbing*) y el crucero *Galatea*, al reconocer simultáneamente un vapor neutral, dispararon, hacia las dos de la tarde, los primeros cañonazos de la jornada.

Hipper, a partir de ese momento, trató de atraer a su adversario hacia el grueso de las fuerzas de von Scheer. Beatty, por su parte, se preocupó tan sólo de cortar la retirada al enemigo.

Las dos vanguardias navegaron algún tiempo en silencio, con derrotas ligeramente convergentes, esperando, inciertas, el momento de intervenir. La

distancia era demasiado grande para romper el fuego de artillería. No lo era, sin embargo, para que hubieran intervenido las escuadrillas de reconocimiento. No lo era, tampoco, para que los aparatos de bombardeo de los porta-aviones—caso de haber existido—se hubieran elevado y, tomando altura suficiente, manteniéndose—con arreglo a lo que opina Ginocchetti (12)—en formación muy concentrada y lo más cerca posible de su base flotante, en espera de la orden de ataque y de las indicaciones necesarias sobre posición, derrota y velocidad del grueso adversario.

En una batalla 1935, los elementos de bombardeo de la escuadra— aun disponiendo ésta de una pareja de porta-aviones de suficiente capacidad—resultarían insuficientes para agredir con éxito a una flota enemiga de alguna importancia. No es probable, por otra parte, que los aviones pudieran efectuar más de un viaje de conjunto (pues su reabastecimiento lleva tiempo y es operación bastante delicada). Y en cuanto se refiere a intervención de aparatos procedentes de bases aéreas del litoral, dependería su posibilidad de las características de los elementos disponibles y de las condiciones en que la batalla empezara a desarrollarse.

Cuanto mayor sea la distancia entre el puerto y

la zona de combate, menor carga podrán llevar los aeroplanos o de menos tiempo dispondrán – ya en el aire – para esperar la orden de ataque. Los aviones torpederos tendrán siempre escasa margen de disponibilidades. Los bombarderos podrán, mejor que los anteriores, reducir su carga, pero entonces sus efectos disminuirán en proporción.

A poco grande que sea la distancia de la base, resultará, pues, muy aleatoria la intervención de los hidros correspondientes. Será difícil, sobre todo, elegir el momento de operar. Los aviones se verán en la precisión de descargar sus bombas o torpedos cuando empiece a faltarles gasolina. Perderá, por consiguiente, el jefe de la flota la ventaja inherente a la oportunidad.

Cuando la distancia sea pequeña, la operación será más sencilla. El ideal, en este caso, consistirá en poner los hidros costeros bajo el mando directo del comandante del porta-aviones, a fin de que éste los utilice, con arreglo a las órdenes del almirante de la flota, antes, después o en relación directa con sus propios aparatos.

La *caza* – dada su escasa autonomía – será la última en elevarse. Su misión se halla perfectamente definida: rechazar a los aviones torpederos o de bombardeo enemigos que traten de acercarse a los bu-

ques de línea. A este efecto despegará en masa cada vez que la previa información o los reconocimientos señalen la inminencia de un ataque desde el aire.

Si un solo contricante dispusiera de aviación y la *defensa contra aeronaves* de su adversario se hallase indotada de lo preciso, es evidente que las escuadrillas de bombardeo desempeñarían un papel importantísimo: tan importante como el que habrían tenido los primeros torpederos contra una escuadra desprovista de barcos ligeros y cuyos acorazados no hubieran estado abastecidos de cañones de tiro rápido. Pero cuando las fuerzas sutiles se equilibran resurge en todo su esplendor el valor de las principales: de las que siempre decidieron el resultado de la batalla (y esto así sucede cualquiera sea la naturaleza de los ingenios auxiliares, cualquiera el medio en que naveguen).

No estará de más, por consiguiente, tornar otra vez a Jutlandia, que, con ser batalla inútil—como la llama Mateo Mille—o no haber llegado a ser batalla—según demuestra Fioravanzo—, es, a pesar de todo, el encontronazo naval más formidable de nuestro tiempo.

El combate de las vanguardias fué iniciado a las cuatro menos cuarto de la tarde. El *Lutzow*, nave

almirante de Hipper, empezó a disparar desde 14.600 metros de distancia contra el *Lyon*, que enarbolaba la insignia de Beatty.

El fuego se generalizó inmediatamente. Los cruceros alemanes, mejor protegidos que los ingleses, lo resistieron bastante bien. Entre estos últimos, en cambio, el *Indefatigable* (último de la línea de fila) se hundió a las cuatro – casi en punto – con la mayor parte de su tripulación, y los *Lyon* y *Princess Royal* (primero y segundo, respectivamente) sufrieron poco después averías de bastante importancia.

Beatty, en vista del escaso efecto de su artillería, acostó lo necesario para cerrar la distancia. Pero Hipper, consciente de su superioridad, maniobró de igual manera para mantenerla constante.

La quinta escuadra británica (la de los *Queen Elisabeth*), que a toda marcha se incorporaba, logró en ese momento romper su fuego. Los cruceros de cola de la vanguardia alemana recibieron a las cuatro y diez, desde 17.000 metros de distancia, los primeros impactos de los grandes acorazados.

A las cuatro y veintiséis saltó el *Queen Mary*: otro impacto del *Derfflinger* (segundo de su línea de fila), que ya antes averiara al *Princess Royal*.

La situación, por consiguiente, parecía favorable a las huestes del Káiser; y antes de que los aco-

razados británicos pudieran cambiar la suerte de las armas, von Hipper, con su escuadra, arrumbó hacia el Este para zafarse de su acción.

Avanzaba entretanto a toda máquina, navegando de Sur a Norte, otra majestuosa línea de fila: el grueso de las fuerzas alemanas, con la tercera escuadra en cabeza, la nave almirante luego, y por último las escuadras uno y dos.

Hipper y Scheer se acercaban rápidamente el uno al otro. Pero Beatty, a tiempo, se dió cuenta de que caía entre ambos núcleos, y ordenando contramarcha (16 h. 33 m.) procuró a la vez zafarse de la trampa ya tendida y arrastrar toda la *Flota de Alta Mar* hacia el grueso de las fuerzas de Sir John. Sobre su cola estuvo a punto de cerrarse la tenaza: el *Malaya* y el *Warspite* recibieron varios impactos de los cañones de von Scheer, que inútilmente explotaron contra sus formidables corazas.

El rumbo de las operaciones había cambiado en poco tiempo. Eran ahora los alemanes perseguidores, sin percatarse de que se precipitaban hacia la masa principal del almirante Jellicoe, que, con su insignia en el *Iron Duke*, se acercaba rápidamente a la zona de batalla.

Las seis hileras de acorazados británicos, para-

lamente dispuestas, con intervalos semejantes, esperaban de un instante a otro la orden para el despliegue.

Momento supremo éste de toda gran batalla sobre los mares. Momento en que los gruesos buscan la manera de alcanzar toda su capacidad ofensiva, en que los almirantes tratan de conseguir que sus respectivos barcos rompan el fuego simultáneamente con el mayor número posible de piezas de gran calibre, en que ambos jefes procuran situarse de la manera más conveniente con respecto al sol y al viento. Momento en que cada cual sueña en rebasar y envolver la cabeza de la línea enemiga para concentrar toda su potencia sobre ella. Momento, en fin, en que unos y otros recurren a la máxima velocidad desarrollable, bien para asegurar la ejecución de la maniobra y conseguir el éxito que Togo obtuviera en el estrecho de Corea contra la escuadra de Rojesdvensky, bien para salirse pronto de la zona de mayor alcance de los cañones contrarios (como en Jutlandia lo procurara el propio Scheer).

Por vez primera en la guerra iban a enfrentarse las dos flotas más importantes de los beligerantes. Durante el atardecer que se avecinaba —atardecer de primavera, que dura en el Mar del Norte hasta las diez— iba acaso a resolverse el conflicto que los

ejércitos de tierra no lograban solucionar. Iban uno y otro contrincante a vivir el instante supremo de su existencia; iban a dar la gran batalla decisiva, dispuestos ambos a empeñarlo todo para ganarla.

La batalla naval es, en efecto, un formidable duelo de artillería, en el que todas y cada una de las baterías son visibles y se hallan animadas de una velocidad de translación extraordinaria. Parece, pues, a primera vista, que el fuego podría conducirse como en tierra, por medio de concentraciones sucesivas, rápidas, violentísimas y capaces de producir, si no el hundimiento del blanco, al menos averías suficientes para considerarlo virtualmente fuera de combate. Pero el tiro en plena mar no puede corregirse de antemano; es preciso observar con precisión cada una de las salvas o descargas, para introducir a continuación las variaciones correspondientes a los errores cometidos y al desplazamiento relativo del adversario con respecto al propio barco; y a este fin, es conveniente que sea una sola nave la que dispare contra cada acorazado o crucero enemigo. Hay que tener también en cuenta que una oportuna dispersión de proyectiles a lo largo de la línea adversaria impone el nerviosismo en todas partes; y es evidente que cuando se espera

una formidable explosión contra el local—o el barco—que sirve de alojamiento, se apunta medianamente, se observa mal y se calcula peor aún.

Con arreglo a estos principios, la flota inglesa rompió el fuego contra el grueso contrario hacia las seis y veinticinco. Sir John había ordenado la variación de rigor para envolver al enemigo, y empezaba ya a vislumbrarse un éxito aplastante cuando los acorazados alemanes arrumbaron 180 grados a estribor para escapar al arco de acero que empezaba a formarse alrededor de su cabeza.

Condujo la nueva derrota o dirección tomada a una inmediata rotura de contacto.

Sin embargo, era demasiado pronto para retirarse definitivamente del campo de batalla. Además, la flota británica, casi intacta, quedaba a espaldas de su adversario. Y en vista de ello von Scheer decidió llevar a cabo otra inversión, con la que—un instante—esperó: *atacar a fondo a los ingleses, desmoronar sus planes y reducir el peligro que amenazaba a sus propias fuerzas* (13).

La visibilidad era mediana.

Una tenue cortina de niebla oscurecía la atmósfera, y a consecuencia de ella el grueso de la *Flota de Alta Mar*, en vez de caer, con arreglo a la intención de Scheer, sobre la cola de los ingleses, se en-

contró a su flanco y bien pronto sometido al más violento cañoneo que la historia naval recuerda.

Lenguas de fuego surgían de más allá que el horizonte, sucediéndose sin cesar; eran a modo de relámpagos rojizos, que, acelerando su ritmo y extendiéndose a derecha e izquierda, llegaron a constituir un semicírculo de fuego que coronaba el agua en lontananza.

En las proximidades de la escuadra el profundo concierto de los disparos de treinta y medio era interrumpido a cada momento por el chasquido estridente y seco originado por un impacto del adversario. Densas masas de humo, violentamente proyectadas en todos sentidos, herían o cegaban a los tripulantes que hallaban a su paso. Y hasta la altura de los observatorios se elevaban frecuentemente geysers de agua que emanaban de la superficie del mar a consecuencia de una explosión intempestiva.

A medida que la tarde se apagaba el fuego se iba haciendo más intenso; sus luces eran más blancas, más violentas. Propios y extraños rivalizaban en velocidad; competían en destreza, en serenidad y en precisión. Era el *allegro*, el *vivace*, que empezaba: la última parte del infernal concierto.

Las piezas de quince pulgadas de la *Gran Flota*

hacían sentir su superioridad sobre las de doce de la marina teutónica.

La situación a cada instante era más comprometida.

Seguir avanzando en estas condiciones equivalía a preparar una catástrofe. Se hacía, pues, indispensable retroceder; y el almirante, una vez más—la tercera—, ordenó la simultánea inversión de su derrota. (La orden fué izada y comunicada a las siete y diecisiete de la tarde.)

Entonces las flotillas alemanas, con incomparable espíritu de sacrificio, se lanzaron desesperadamente a la ofensiva. Atraieron sobre sí el contraataque de las escuadrillas enemigas y el fuego de las baterías de mediano calibre de sus buques de línea, facilitando así a los suyos la conclusión del movimiento iniciado y proporcionándoles la manera de romper definitivamente el contacto con los ingleses.

El conjunto de ambas flotas navegó algún tiempo hacia S-SW.

Los cruceros intercambiaron unos cuantos disparos más.

Pero la gran batalla había terminado sin victoria ni derrota para nadie.

Es difícil deducir lo que habría sucedido en

Jutlandia sin la admirable instrucción de una y otra flota, o si un par de aeronáuticas potente hubiesen establecido el contacto unas cuantas horas antes.

En la batalla naval *manda el calibre o superioridad del conjunto artillero*.

El *Sidney*, frente a la isla de Keeling, dió fácil cuenta del *Emden*. La escuadra de von Spee derrotó, en aguas del Pacífico, a la del infortunado Craddock. Los treinta barcos ingleses movilizados contra el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* acabaron, cerca de las Falklands, hundiéndolos para siempre en el océano. En Jutlandia mismo, el *Queen Mary* fué destrozado por dos buques (*Derfflinger* y *Seydlitz*) y el *Invencible* saltó a consecuencia de la acción concentrada de otros dos (*Lutzow* y *Derfflinger*). Casos todos éstos que confirman la regla antes citada, a la que sólo será posible sustraerse cuando, a más de existir una diferencia de calibres o de conjuntos artilleros relativamente pequeña, aparezcan otras circunstancias de orden moral o técnico que compensen con exceso la deficiencia anterior.

Nelson, en sus marinos, llegó a tener tan gran confianza, que no temía ir al ataque con fuerzas inferiores a las del enemigo. (Claro es que *confianza en su propia gente* significaba más bien *confianza en él de la gente suya*.)

Rizzo, con dos sencillas lanchas torpederas, se lanzó en Premuda contra un par de naves de línea y siete torpederos de la marina austríaca. Cradock, con el *Good Hope*, el *Monmouth* y el *Glasgow*, se dirigió igualmente contra una escuadra alemana superior en tonelaje y artillado. Pero lo hicieron, uno y otro, con la idea de obtener un éxito parcial antes de hundirse; de conseguir al menos tanto daño como el que iban a sufrir. Confiaban, además, en el factor sorpresa, con el que de ahora en adelante será difícil contar.

En Jutlandia, el conjunto artillero y el tonelaje de la *Gran Flota* eran superiores al desplazamiento y al número de piezas de que disponían los alemanes. A las 600.000 toneladas de la armada kaiseriana hicieron frente 850.000 de la británica. A los 45.000 marinos germanos se opusieron 60.000 ingleses y escoceses. Pero la diferencia se hallaba compensada por la coraza, por una férrea disciplina artillera y por diversos detalles de orden balístico y constructivo cuya enumeración estaría fuera de lugar en este artículo.

Pocas horas duró el combate y sin embargo fueron hundidos veinticinco barcos.

Los ingleses sufrieron las mayores pérdidas, pero sus escuadras de acorazados quedaron intactas.

Nadie sabe lo que hubiera ocurrido sin la tercera contramarcha del almirante Scheer. Nadie puede decir si, más alto el sol, la habría ordenado en igual forma. Nadie puede asegurar que la misma lucha iniciada a otra hora no se hubiera prolongado lo bastante para llegar a la *rotura del equilibrio o crisis de la batalla*, situación desde la cual *la energía de uno de los combatientes disminuye bruscamente para anularse poco después casi del todo* (14). Nadie tampoco se halla en condiciones de adivinar quién es, en semejante caso, el que antes habría cedido —material o moralmente— ante el empuje inagotable del adversario; aunque todo hace pensar que los germanos no hicieron del todo mal en zafarse a tiempo del yugo potentísimo que empezó un instante a ceñirlos.

Mas no importa desconocer el resultado de una serie de hechos que hubieran podido desarrollarse en otra forma diferente.

El fin es siempre el mismo.

Concluída la batalla, el campo se abandona.

Las afiladas proas de las naves victoriosas rasgan el agua lentamente, como cansadas del esfuerzo que acaban de rendir. Hay una que se inclina hacia babor más de la cuenta; otra, que arrastra su popa como una carga insoportable.

Sobre la mar no queda vestigio alguno de victoria o de hecatombe; a lo sumo, una mancha de nafta sin quemar o el reflejo irisado de algo viscoso que no se hunde.

Gigantescas fortalezas han desaparecido de la superficie.

Su acero ya no flota.

Yace en el abismo.

CARLOS MARTÍNEZ DE CAMPOS

NOTAS

- (1) *Velocidad táctica*—que algunos tratadistas denominan *velocidad de combate*—es la máxima que las máquinas o el motor pueden proporcionar. *Velocidad económica*—o *velocidad de crucero*—es la que, a igualdad de consumo, permite recorrer mayor número de millas; equivale, en general, a tres quintos de la *táctica*.
- (2) *La guerra sul mare e la guerra integrale*, vol. I, página 275. Turín, 1931.
- (3) El *Dreadnought*, lanzado en 1906, es el primer acorazado que monta diez cañones de 305, apareados en cinco torres.
- (4) Fioravanzo: Ob. cit., vol. I, pág. 259.

- (5) *Cruz y Raya*, enero 1935.
- (6) Izquierdo y Ripoll: *Manual de Guerra Química*. Madrid, 1932.
- (7) E. Keble Chatterton: *L'Escadre Muette*, versión francesa, pág. 11. París, 1933.
- (8) Otto Groos: *La doctrina de la guerra marítima según las enseñanzas de la mundial*, versión española. Madrid, 1931.
- (9) Obra citada, pág. 65.
- (10) *La guerre sur mer et ses leçons*, versión francesa.
- (11) Obra citada, pág. 11.
- (12) *Nozioni di Arte Militare Marittima*. Roma, 1928.
- (13) Amiral Scheer: *Mémoires*, versión francesa.
- (14) Tirpitz: *Memorias*, cita de Ginocchietti.

