

DEL MOMENTO

La conducta que sigue España con Canarias no debe prolongarse un solo día

Días atrás comentamos el hecho, que nos advirtiera nuestro corresponsal en Santa Cruz de Tenerife, de haber estado Canarias diez y siete días sin recibir correspondencia de la Península. Ello nos llevó a discurrir sobre el deplorable efecto que hechos tales producían en la opinión canaria y a proponer que no se repitiesen, ya que no es ésta, ni mucho menos, la conducta que España tiene la obligación de seguir con aquel archipiélago.

una carta depositada en Madrid para Las Palmas el 16 de junio del corriente año llegaba a poder del destinatario el 3 de julio. Es decir: que el único medio de que los españoles de la Península se comuniquen con cierta rapidez con los españoles de Canarias, consiste en no enviar las cartas directamente; en remitirlas a un amigo que resida en Inglaterra para que él se encargue de la reexpedición.

Y como para desterrar corruptelas lo primero que se necesita es conocerlas bien, vamos a puntualizar lo que sucede en este vergonzoso asunto de las comunicaciones, mejor dicho, de la falta de comunicaciones con Canarias. En cuanto a los correos oficiales, debieran ser cuatro las expediciones mensuales; pero hace bastante tiempo, no sabemos por qué, hubieron de quedar reducidas a dos, que salen de Cádiz los días 13 y 28 de cada mes.

El día 7 de este mes llegaron a Cádiz varios paquetes postales. A Madrid no llegaron hasta el 14. Al retirarlos el 15 se vio que el contenido sólo servía ya para tirarlo. Y el hecho de no tener correspondencia de la Península en Canarias en un espacio de diez y siete días, es cosa que viene ocurriendo hace muchos meses. Las Compañías Trasatlántica y Pinillos llevan correspondencia para Canarias cuando tocan en aquellos puertos, de paso para América; pero no son correos oficiales.

Un viaje á la República checoslovaca

II UN POCO DE HISTORIA Praga, agosto. El territorio checoslovaco tiene una superficie equivalente á un tercio de la de España. Hoy pueblan ese territorio unos cuarenta millones de almas. La raza dominante es la eslava. Las minorías son alemanas y magiarses. Los checos provienen de la cuarta invasión de Bohemia por una tribu eslava que dominó á los inmigrantes primitivos: galos y germanos. La fraternidad checoslovaca data de los orígenes de ambos pueblos. Moravia fué siempre el punto de fusión de los checos de Bohemia y los eslovacos del Norte de Hungría.

constituyen lo más civilizado—y lo más «deseslavizado»—del mismo. En Bohemia el eslavismo se occidentaliza. En Eslovaquia sigue siendo oriental. Hoy en día no hay analfabetos en Bohemia, ni un solo analfabeto. En Eslovaquia sí, pero no tantos como en España. Sobre el valor internacional y la complejidad política del eslavismo occidentalizado, habrá mucho que decir á lo largo de estos artículos. Ahora conviene abreviar. El pasado del pueblo checoslovaco se caracteriza por una resistencia constante á la doble opresión austrohúngara. «Un hecho domina toda la evolución del antiguo reino de Bohemia—afirma el ministro Benés—: la lucha contra el germanismo.»

Bohemia se universaliza, que tal es el poder de las luchas espirituales. Según el profesor checo Jelinek—á quien se debe el estudio más completo sobre «La literatura checa contemporánea», el movimiento hussita, primera rebeldía de Europa contra el despotismo intelectual de la Iglesia, primera Reforma, primer paso hacia la independencia del espíritu humano, tomó en seguida «un carácter profundamente nacional». Religión y patria vinieron á resumirse para los checos en la misma palabra libertad: libertad en el vivir, libertad en el pensar. El martirio de Huss consagra la personalidad del pueblo checo. La sangre de Huss es sangre de redentor. Contra ella se levantan la crueldad y la torpeza de los Habsburgos, dueños de Bohemia á partir del siglo XVI. Son los períodos de la reacción ortodoxa y de la germanización. Con José II de Austria comienza la resurrección de Bohemia, no porque el despotismo ilustrado de José la favorezca, sino por honradas razones del instinto nacional. José II prosigue la obra germanizadora de su madre, María Teresa. Pero Bohemia ha aprendido en la desgracia á defenderse cada día mejor. Las hogueras de Huss y Jerónimo de Praga siguen iluminando su camino. Bohemia vencerá...

¿Cuándo da principio la reconstitución del ideal checo? Al concluir el siglo XVIII, merced al gran oleaje de la Revolución Francesa. Luego, ya en nuestros días, en los últimos treinta años del siglo XIX, Bohemia sacude su sopor completamente y surge como elemento cultural y económico de primer orden en la vida de Europa. En tan poco tiempo se fundan en el país grandes fábricas, grandes Bancos, y la literatura y el arte checos—exclusivamente nacionales y absolutamente belicosos—contribuyen á la resurrección del país. En 1914, Bohemia era lo «mejor» del mosaico austrohúngaro. El 80 por 100 de la producción industrial austriaca se debía á las fábricas y los talleres checos, y esa producción podía competir con la alemana.

No es cómodo resumir la historia de ningún pueblo; pero la del checoslovaco aparece quintaesenciada en la frase del ministro Benés: «La lucha contra el germanismo.» ¿Cómo venció el pueblo checo en esa lucha milenaria? Es lo que hemos venido á estudiar aquí. ¿Y quién podrá decirnos mejor que el primer párrafo checo, el Presidente Masaryk? Mañana seremos recibidos Serrán y yo por el antiguo catedrático de la Universidad checa de Praga, ayer organizador del último combate por la independencia nacional, y hoy fundador de la República en que debe consolidarse esa independencia tan hábilmente y tan heroicamente conquistada... Porque si el valor de los checoslovacos ha sorprendido al Mundo durante la guerra, la consecuencia, la inspiración y la previsión de sus políticos nacionalistas deben de sorprendernos más. Jelinek dice: «Checoslovaquia es una isla dentro de un mar teutónico.» Esa isla desafió y dominó las olas que querían tragársela. Acaso sólo la conciencia y la proximidad del peligro hacen del hombre un héroe y un sabio. Nodie ha combatido mejor al alemán que el checoslovaco: ni con más astucia, ni con más tesón... Y nada demuestra más rotundamente que la historia de Bohemia la esterilidad definitiva de todos los ensayos de germanización. Sólo que el fracaso de esas tentativas las paga el Mundo entero con su sangre. Y es preciso estar alerta para que no puedan repetirse nunca.

ALBERTO INSUA

HABIA ATERRIZADO AL NORTE DE DAKAR Ya pareció el «Goliath».

París, 23.—Se ha confirmado que el «Goliath» ha sido encontrado, y que tuvo que aterrizar al Norte de Dakar á consecuencia de la rotura de una hélice. Los tripulantes no han sufrido el menor percance, y se encuentran sanos y salvos. Lugar del aterrizaje París, 24.—El «Goliath» aterrizó en un pueblo de Cayor, región situada entre San Luis y Dakar, y servida por una línea férrea que une á las dos ciudades senegalesas. El pueblo de Cayor se encuentra lejos de toda aglomeración donde hubiera medios de comunicaciones, y esto explica la carencia de noticias que hasta ahora se ha tenido del «Goliath». Una carta del piloto París, 23.—En una carta que el piloto Bossoutrot dirigió al constructor Farman, en la que describe el viaje de París á Casablanca, que se hizo en excelentes condiciones, dice que hablan enviado un mensaje por telegrafía sin hilos, y que fué transmitido entre Tànger y Casablanca, preguntando cuál era la dirección del viento. Este hecho demuestra que el último llamamiento del «Goliath», ó sea el del domingo, no era una señal de angustia. (Agencia Radio.)

El porvenir de la aviación militar

La lucha entre los dos grandes grupos de pueblos beligerantes para conseguir el dominio del aire ha sido épica. Desde el primer día hubo de una y otra parte la sensación de que el aeroplano iba á ser uno de los elementos decisivos de la guerra. Del papel que ha desempeñado no es necesario hablar, puesto que hoy se trata de algo más interesante: del que va á representar en plena paz. Todas las naciones estudian especialmente su problema. España debe plantearse también y resolverlo con absoluto conocimiento de causa. Aportaremos algunos datos al estudio de este asunto. El ideal sería que España se construyera sus aparatos en talleres nacionales, con modelos nacionales, sin salir de los elementos de la industria nacional. ¿Puede conseguirse esto? Tenemos fe en que se llegará á conseguir; pero dando tiempo al tiempo. ¿Cuántos años serán necesarios para que la aviación española se emancipe de toda tutela? No hemos de contestar á esa pregunta, porque sería muy aventurado. Muchos ó pocos, es lo cierto que, mientras tanto, debemos acudir á la industria extranjera. Las necesidades de nuestra acción en Marruecos no permiten que esperemos el nacimiento de una industria nacional, y lo más práctico es aprovecharnos de los adelantos realizados fuera de España durante la guerra.

más larga, para el aparato de reconocimiento y bombardeo. Con un Rolls-Royce se ha hecho ahora la travesía del Atlántico. Con un Renault la del Mediterráneo, y se han logrado muchos vuelos de quince horas. (Roget y Celi han llegado á volar 2.200 kilómetros sin escala.) Los alemanes realizaron también grandes esfuerzos, pero tropezaron con una dificultad casi insuperable. La falta de materias primas les obligó á preocuparse especialmente de la duración de los motores, porque no podían construir muchos. Este pie forzado puso á la aviación alemana en condiciones de inferioridad. La enorme proporción de peso en relación con el caballo de fuerza—hasta más de dos kilos—hizo que desde el punto de vista militar, su aviación ofreciera hoy muy poco interés. En cambio hay que apuntar á favor de Alemania que sus motores Benz y Mercedes podrán, después de haber sufrido modificaciones, ser útiles para la aviación civil, que está todavía por crear. En el combate vimos, durante la guerra, que el Fokker, es decir, el más manejable de los aparatos alemanes, era muy inferior, en igualdad de fuerza, al Spad francés. Ya hemos señalado la razón de esta superioridad, que residía en el motor Hispano-Suiza.

La guerra es rapidez, urgencia. Nos conviene llevar cuanto antes á Marruecos ese elemento auxiliar, que en fechas memorables y muy próximas hubiera evitado mucha sangre, y que de contar con él oportunamente, habría producido admirables efectos materiales y morales. Otra cosa ocurre con la aviación civil. Aquí es posible esperar. Es indudable que está llamada á obtener gran desarrollo; pero irá lentamente, y España no necesita nada más que tiempo y calma. En la guerra, ni el factor dinero ni el factor vida tenían importancia. Era preciso alcanzar á toda costa grandes velocidades para tener siempre dominado al adversario. En el combate está siempre vencido el más lento. Para la aviación civil el factor seguridad es el más importante, y á él ha de supeditarse todo lo demás. Este género de aviación ha quedado, como es natural, durante la guerra en segundo término. Ahora hay que rehacerlo, y como ni los fabricantes ni los inventores tendrán el estímulo incondicional que les daban los enormes créditos puestos á su disposición por los Gobiernos beligerantes, es de suponer que su desarrollo y perfeccionamiento irán mucho más despacio que en la aviación militar.

Después de Francia é Inglaterra viene Italia. Su motor Isotta, por ejemplo, no tan bueno como los que acabamos de citar, ha dado satisfactorios resultados. La aviación americana, en cambio, ofrece poco interés. Se creó un motor Liberty, que los americanos, hombres ante todo expeditivos, quisieron fabricar en serie. El resultado fué pésimo. Todos los iniciados conocen los sinsabores que sufrieron los americanos con su motor Liberty. Ahora vamos á examinar cuál fué el resultado de los aparatos unidos á sus motores. Se sabe que la fabricación del cuerpo del aparato es tan importante como la de su alma, que es el motor. Allí también triunfan los buenos mecánicos. Por mucho tiempo todavía el aeroplano será una máquina de exquisita precisión. En este trabajo de acoplamiento, del cual tanto dependen la virtualidad y eficacia de los aparatos, vemos disputarse la supremacía á Francia é Inglaterra. De allí vienen, principalmente de Francia, los perfeccionamientos: empleo del aluminio de la durabilidad, adopción de formas racionales que tienden á sustraer de la corriente de aire al motor, al pasajero y al recipiente de esencia, metiéndolos dentro de una carlinga; desaparición de la hélice impulsiva y sustitución por la hélice tractiva, etc.

Veamos qué enseñanzas pueden desprenderse de las experiencias de la guerra. Compónese el aeroplano de dos elementos: la célula y el motor; el cuerpo y el alma. Empecemos por el motor. El motor de aviación militar sirve dos fines distintos: uno el combate, otro de reconocimiento y bombardeo. Al que más se le pide es al aeroplano de combate ó de caza, y su motor ha de ser fabricado con la perfección mecánica más absoluta.

Pero los aparatos de precisión tienen exigencias que, de no satisfacerse, inutilizan todos los esfuerzos, y hoy por hoy resultará más económico pagar caros los aeroplanos y ahorrar la vida de los pilotos y los fondos destinados á comprar el material. No puede decirse que nos faltan datos para juzgar á conciencia lo que debe hacer España respecto de la aviación militar. La aviación civil irá haciendo más despacio su camino. Tampoco puede decirse, por fortuna, que falte, entre los que han de resolver desde las altas esferas de mando este problema, persona que haya apreciado con sus propios ojos y por observación directa lo que Europa realizó en la última etapa de la guerra. El general Echagüe ha seguido en el frente las incidencias de esta dramática y apasionante lucha por el dominio del aire y está capacitado como nadie para saber qué es lo que conviene á España en el problema especial de Marruecos y cuáles deben ser los elementos de aviación militar aprovechables para la organización del Cuerpo de Aviación militar española.

UN CAPITAN

LOS HOHENZOLLERN Proyecto de indemnización al ex Kaiser : I Basilea, 23.—El ministro de Hacienda, Sudkum, ha presentado al Consejo de ministros prusiano un proyecto de indemnización definitiva de 150 millones de marcos para el Emperador Guillermo, como compensación por la supresión de la lista civil y la renuncia á la Corona de Prusia. Todos los ministros aprobaron este proyecto, con la excepción de Braun, que lo es de Agricultura, el cual impidió al Gabinete tomar una decisión. (Agencia Radio.)













