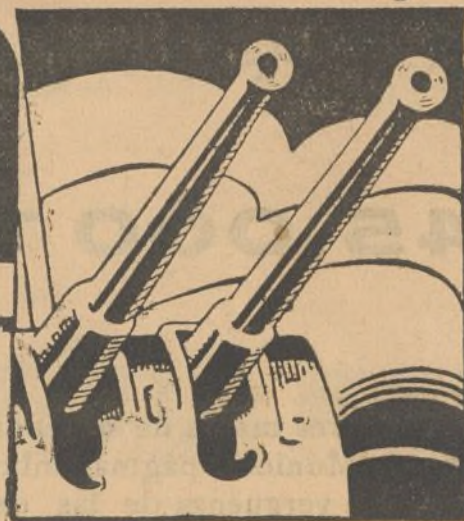




LA ARMADA



Organo del Comisariado de la Flota ::



Portavoz de los Marineros de la República ::

Epoca 2.^a (Año II).-Cartagena 28 de enero 1939.-Redacción: Muralla del Mar, 7-1.^o-Izqda.-Tel. núm. 1.052.-Núm. 101

El Comisario General de la Flota, a todas las Dotaciones

Combatientes todos:

La gravedad en la Zona de Cataluña es para todos nosotros una realidad dramática. Las fuerzas de Mussolini, de Hitler y de la morisma, del brazo de los traidores, arrasan a sangre y fuego todo cuanto en Cataluña honraba y enriquecía la Historia de nuestra Patria. ¡Qué baldón de ignominia para los cobardes incapaces de morir de pie, y, qué vergüenza, además, para todos esos pueblos que vienen presenciando el crimen, como si en la Historia no hubiesen de comparecer y responder de su infamia ante las masas del mundo!

Triste es, camaradas de la Flota, el cuadro que nos ofrece el drama de Cataluña, que es el drama de España. Su dolor es nuestro porque es de nuestra sangre y se clava en nuestras carnes; pero este Comisario General, que no prodigó nunca lo que no sintió en su alma por creer que de la lengua como de la plu-

ma no debe abusarse nunca, ya que el valor como el heroísmo se practica y no se propala, pide a todos vosotros: ¡Serenidad y firmeza en el augusto Deber que la Patria nos depara!

La Flota de la República, que no ha lucido sus glorias y que desde el primer día ha sido y sigue siendo espejo en que pueden mirarse cuantos no la conocieron, debe ser, hoy como ayer, reducto inexpugnable a todos sus enemigos.

Su moral y su disciplina, magnífica para todos, debe aún reforzarse con los afanes y esfuerzos de aquéllos que, sin gritarlo, esperamos morir con los barcos antes que nuestras banderas las arrien y las humillen los traidores y extranjeros.

Yo me dirijo a todos: al abnegado Cuerpo de Máquinas, a nuestros queridos Artilleros, a todos nuestros Oficiales, Auxiliares y Alumnos; a los Cabos y los Marineros, que redoblen sus esfuerzos, su trabajo y su vigilancia.

Que no prenda en ninguno, y que todos la desprecien, la infamante cobardía, indigna

de la raza hispana, y que tanto en nuestros juicios como en nuestros comentarios campe en todos nosotros una gran serenidad y una confianza absoluta en nuestro destino histórico. Confianza absoluta y firme de nuestro deber, y de nuestra victoria, que ha de ser mucho más gloriosa cuanto más penosa y heroica.

Que nuestros Jefes sepan que en todo momento nuestros barcos y sus dotaciones ponen su alma y su vida al servicio de España libre de invasores.

Que nadie dude ni vacile en el sagrado deber, y si el gran Méndez Núñez dijo que más quería «Honra sin barcos que barcos sin honra», digamos nosotros ahora: ¡Queremos la muerte con honra y no la vida sin honra! ¡Dotaciones de la Flota! Más serenidad que nunca y más alerta que nunca.

¡Viva la Flota Republicana!

¡Viva España!

¡Viva la República!

El Comisario General,

Bruno Alonso

A bordo del «Cervantes».

Cambio de mando en la Flota

Un Decreto del Gobierno ha dispuesto que don Luis G. de Ubieta, Jefe hasta ahora de nuestra Flota, pase a mandar la Base y Comandancia Militar de Mahón, sustituyéndole en la Flota el de igual graduación don Miguel Buiza, que ya lo fué anteriormente.

Con este motivo, decimos hoy exactamente lo mismo que dijimos la otra vez. Sentimos la marcha del señor Ubieta, a cuyo lado hemos permanecido con el máximo entusiasmo y la máxima lealtad.

Su actuación como Jefe y como ciudadano, podrá serle discutida, como a todos los mortales; pero, indudablemente, ha sido tan fructífera y tan útil, que mucho más que las palabras lo dicen mejor los hechos, y, como más notable, el combate de Cabo Palos.

Puede marchar tranquilo, seguro de que la Flota le recuerda con respeto y con simpatía, y allá, en el nuevo y difícil cargo de Jefe superior de Menorca, le deseamos que le acompañe, con su lealtad, la adhesión y la ayuda que tuvo siempre en nosotros.

A don Miguel Buiza, que conocemos y nos conoce, porque ya estuvimos juntos, le ofrecemos, con la bienvenida, el cariño y la decisión de todos cuantos, en la Flota, queremos poner nuestras vidas al servicio de la República.

¡Viva la República!



45.000 TONELADAS DE SUBMARINOS

por J. PERCY

A los tres meses de la rendición de Munich—página imborrable de vergüenza de las democracias occidentales, salvo la nuestra,—Alemania avisa a la Gran Bretaña de su decisión de aumentar, hasta la paridad, su escuadra submarina. El acuerdo de 1935, pactado entre el Almirantazgo inglés y el Gobierno hitleriano, a espaldas de Francia y de Rusia, era muy ventajoso para el Imperio británico. El tercer Reich—que poseía ya una flota aérea mucho más importante que la de Albión, y que empezaba a reorganizar su ejército, haciendo caso omiso del tratado de Versalles,—se resignaba, aparentemente, con su inferioridad marítima. Contentábase, según decía Hitler, con unos «acorazados de bolsillo» y unos cruceros de armamento débil y unos sumergibles de escaso radio de acción. No aspiraba a reanudar las viejas rivalidades kaiserianas. Su porvenir no estaba en el mar, según creyera,—con Tirpitz y Ballin,—Guillermo II.

Nación continental y mediterránea, bastaba a sus anhelos de expansión el instrumento coactivo de una fuerza terrestre y aérea que le permitiera atacar y defenderse en Europa. De los estuarios del Ems, Elba y Weser, no saldrían «hipersubdreadnoughts» levitanes capaces de luchar con los «Hood» y «Nelson» de Inglaterra, sino trasatlánticos de pasaje y vapores de carga. Jamás tendría sino un treinta y cinco por ciento del tonelaje armado de su insular vecina. Solamente en los submarinos llegaría al cuarenta y cinco por ciento.

Claro es que se había reservado el derecho de alterar estas proporciones. Pero los altivos Lores del mar no creían que ese derecho fuera ejercido sino en una mañana remoto. Echaban de menos los tiempos en que la política naval de su país se apoyaba en la doctrina estratégica del *Two Power*, tan claramente definida, en su libro clásico, por Thursfield. Y se felicitaban de que el solo enemigo potencial, temible, del viejo Mundo,—Alemania,—no les obligara a ruinosos rearmes.

El Japón estaba lejos, y tenían, contra él, la base de Singapoor, que era modernizada y fortificada de modo formidable. Francia y los Estados Unidos eran amigos. Italia, en aquella sazón, sufría las consecuencias de la aventura de Abisinia. Rusia no contaba en calidad de probable adversario. Marítimamente, la Gran Bretaña podía

estar tranquila.

Y he aquí que bruscamente, inesperadamente, de la forma teatral que Hitler acostumbra, Alemania rompe el acuerdo de 1935, en lo que respecta a los submarinos. Quiere tener—y tendrá, en el plazo de un año,—tanto tonelaje de ellos como los ingleses.

Habrán de construir unidades con un desplazamiento global de 45.000 toneladas. Y, según se asegura, no piensan en botar al agua barquitos pequeños, sino verdaderos cruceros sumergibles, capaces de operar a miles de kilómetros de los mares europeos y de apoyarse en bases lejanas, propias o de aliados fieles y sumisos.

Y los lores del Almirantazgo han hecho un cálculo. Dentro de algunos meses, las flotas submarinas de Italia, Alemania y el Japón, serán muy superiores a las de Inglaterra y Francia juntas... Y se han acordado de la Gran Guerra. Y al acordar e, seguramente se habrán echado a temblar...

Porque nadie ignora hoy que Alemania estuvo a punto de ganar la partida, en 1916 y 1917, gracias, más que a Hindenburg y a Ludendorff, a Tirpitz. Tirpitz, el almirante torpedeador, viendo que la escuadra anclada en la bahía de Heligoland, aun reforzada por la del Báltico, no podía medirse con la Gran Flota de Sir John Jellicoe, que acechaba desde Rosyth, imaginó bloquear a la Gran Bretaña y a Francia por medio de guerrillas navales. Los corsarios hacían daño, desde luego, pero acababan por ser capturados o hundidos. El mismo «Emdem», terror del Océano Índico, fué destruido, al fin, por un crucero australiano, el «Sidney», cerca de la isla de los Cocos. Había que inventar otra cosa. Doscientos submarinos de gran tamaño, dispersados por el Atlántico, el Mediterráneo y el Mar del Norte, debían bastar para que fuesen aniquilados, luego de algunos meses de campaña, el comercio y los transportes de Francia e Inglaterra. ¿El derecho de los neutrales? ¿Las convenciones vigentes? ¿Las consideraciones de orden humanitario? Nada de eso valía la pena ante la necesidad de vencer al enemigo. ¿Que era ilegal el bloqueo cuando no se cumplían, luego de declararlo, las leyes internacionales que lo regulan? ¿Que las presas deben ser llevadas a puerto y sometidas a tribunales, que han de juzgar con arreglo a una determinada jurisprudencia marítima? ¿Que es

criminal dejar que se ahoguen las tripulaciones y los pasajeros de los navíos echados a pique? Tirpitz, apoyado por el Gran Estado Mayor, venció los escrúpulos del Kaiser y el miedo de Bethmann Hollweg, que preveía la protesta estadounidense. Y la guerra submarina llenó los océanos de barcos torpedeados y cañoneados y de víctimas inocentes. Y culminó en la tragedia del «Lusitania», donde perecieron, con cientos de hombres y mujeres, más de un centenar de niños. Y fueron tan bárbaros e incomprensivos en Berlín, que celebraron aquel horror—que iba a precipitar en la lucha a los Estados Unidos—acuñando una medalla...

Los torpedeamientos sistemáticos—tan celebrados por nuestros germanófilos, franquistas de hoy: Joh, Flandin!, Joh, Lavall, Joh, Halifax!, Joh, Chamberlain—, pusieron a los aliados en trance de catástrofe. No recibían de América, África, Asia y Oceanía, ni la cuarta parte de los recursos que debían recibir. Faltaban los alimentos y las materias primas. Los seguros marítimos alcanzaban cifras astronómicas. Aún utilizando el material arrinconado por viejo e inútil, no se podía resolver el problema. Las nuevas construcciones no bastaban para cubrir las pérdidas diarias. Cada estadística semanal sembraba el pánico en el Lloyd y provocaba en lord Fisher silenciosos furores temibles. Y Nauen, todas las noches, hacía el balance submarino de la jornada. Y se burlaba de la impotencia de los «Queen Elisabeth» y los «Malaya», y los «Warspite», y los «Lyon» británicos, que asistían, inmóviles en su refugio de Escocia, la rápida desaparición de la marina mercante imperial.

Afortunadamente, lo que no habían logrado las «cargas de profundidad», y los dirigibles, y las trampas submarinas, y los destroyers y los buques «camuflados», y los desesperados ataques terrestres y marítimos a las líneas alemanas de la Flandes belga, y la red de minas del Mar del Norte, y la vigilancia de las bocas de Escalda y del Rhin, y la presión sobre los neutros, y el socorro de los Dominios y Colonias, y las riquezas inagotables de la India, lo consiguieron un hecho y una idea. El hecho fué la entrada en la guerra de los Estados Unidos de América. La idea, el sistema de la navegación en convoy, que no era nueva, sino resurrección de los viajes periódicos de nuestras flotas de Indias. Ya, a

finis de 1917, la Gran Bretaña pudo respirar. Había pasado el peligro.

Pero este peligro vuelve otra vez. Y vuelve, agravado espantosamente. Porque el submarino, en las luchas del porvenir, será auxiliado por el avión. Lo que no logre aquél con sus torpedos, y sus cañones de la superestructura, lo conseguirá éste con sus bombas y sus ametralladoras, y su facilidad para remontarse y para descender como el gavián sobre su presa inermes.

Alemania reclama la devolución de sus antiguas posesiones coloniales. Y, además, un nuevo reparto—donde sea muy favorecida—de los países productores de materias primas. Y, para obtener ambas aspiraciones, recurre a la intimidación, sistema que le ha dado, hasta ahora, resultados halagüeños. Munich le enseñó el camino de la victoria sin riesgo. Y lo sigue recorriendo con aplicación y método, muy convencida de que no tiene en frente más que pueblos medrosos, y gobernantes que han olvidado a Disraeli y a Clemenceau, a Palmerston y a Gambetta.

La primera reacción de la opinión inglesa ha sido de desencanto. La segunda, de asombro. La tercera de temor. Pero ya empieza a apuntar la cólera. Todos los ingleses—es posible que también los administradores de los *Five Big* y los tertulianos de Cliveden—se preguntan si ya no han cometido un error enorme, de incalculables consecuencias, al presentarse, frente a la Alemania hitleriana y su cómplice, la Italia de Mussolini, como una nación decidida a sacrificarlo todo para evitar la guerra... Y se habla de la inmediata construcción de docenas de buques ligeros, destinados a combatir, en todos los océanos, a los submarinos germanos e italianos. Y las juventudes de los partidos liberal y conservador se unen para obligar a los viejos caudillos políticos, perezosos y lentos, incapaces de dinamismo y energía, a adoptar medidas rápidas de rearme...

Y en tales circunstancias y con un ambiente así, Chamberlain, el peregrino del pacifismo a todo trance y costa, regresó de Roma a Londres.

TECNICA

El problema del tiro antiaéreo

Por PEDRO ESCARABAJAL

Director de Tiro del destructor «Almirante Miranda»

(CONTINUACION)

PROBLEMA PRINCIPAL Y SU RESOLUCION

IV

De todo lo expuesto se deduce que el problema total del tiro contra aeronaves se compone de tres partes:

1.ª Determinar la posición del avión actual, problema geodésico, calculando sus elementos de posición.

2.ª Pasar del avión actual al avión futuro, determinando los elementos de movimiento, y

3.ª Conociendo este último, calcular los elementos de tiro, alza y graduación de espoleta, para que coincida el centro de explosiones con la posición futura del avión.

Los dos primeros problemas, geodésico y mecánico, constituyen el *problema principal* del tiro antiaéreo y se puede enunciar diciendo: *dado un avión actual, del que se conocen los elementos de posición y los elementos de movimiento, calcular la posición del avión futuro.*

El tercero o problema balístico, es el complementario del principal o de preparación del tiro, por el que se calculan los elementos dichos, conduciendo el fuego de tal modo que se obtenga el mayor rendimiento posible. Esto es la ejecución del tiro.

Elementos de posición del avión actual A^0 .—Son las coordenadas del avión que, una vez conocidas, le fijan en el espacio, cualquiera sea el sistema coordinado elegido.

Por regla general, se elige el azimut Ω^0 , que fija la posición del plano vertical en que está situado A^0 , y dentro de este plano, así determinado, se fija el punto A^0 por el ángulo de situación ϵ y la altura h^0 , deduciendo h^0 por el valor de la distancia D^0 .

Aparatos que determinan los valores de Ω^0 y h^0 .—El valor del azimut se mide con un aparato cualquiera convenientemente orientado que dé ángulos azimutales. Puede ser incluso el mismo aparato de puntería de la pieza.

Los aparatos que se utilizan para obtener su valor pueden ser *poliestáticos y monostáticos*.

Nos ocuparemos tan sólo de los primeros, por ser los utilizados en nuestra Marina.

Los telémetros que se utilizan en el Tiro Antiaéreo van provistos en sus cabezas, de unos apa-

ratos llamados *Altimetros directos*, por dar la solución buscada en un sólo triángulo, del que se conocen dos ángulos y un lado. (Fig. 4).

El funcionamiento de estos altímetros, es sencillísimo: El telémetro al buscar el avión, da: el péndulo de que van provistos, el ángulo ϵ de situación; al mismo tiempo dicho péndulo está graduado al alcance máximo que puede medir el telémetro y al dar el Telemetrista una distancia, siguiendo las líneas que la cruzan hacia la derecha, nos dará la altura, y las que la cruzan hacia la izquierda, la distancia cartográfica.

Como puede verse, queda resuelto y determinado de una forma rapidísima por este procedimiento la altura y el ángulo de situación y fijada la posición del avión en el espacio.

PROBLEMA DINAMICO

El enunciado teórico de este problema, es el siguiente: *Fijada la posición en el espacio del avión actual por sus tres coordenadas, encontrar la que corresponde al avión futuro, o sea la que ocupará el avión al fin de un tiempo t .*

Es evidente que para resolver el problema y plantearlo en ecuación, será necesario conocer la ley de movimiento del avión que ligue los datos con las incógnitas, relacionando la posición del avión futuro con la del actual. La primera hay que determinarla de una manera instantánea y continua en función de la segunda, que también varía continuamente.

Creo oportuno recordar el *primer axioma*, en el que establecimos: «Para que un avión pueda batir con eficacia un objetivo, habrá de recorrer durante un cierto tiempo una trayectoria rectilínea y horizontal sosteniéndola a una velocidad constante.»

Podemos, pues, tomar como invariables la velocidad y la altura.

Consecuencia de esto, es que la variación del ángulo de situación ϵ es lenta y regular, motivo por el que se le ha tomado por una de las coordenadas que fijan la posición del avión.

Sentada esta hipótesis vamos a plantear el problema.

(Continuará)

El problema de la velocidad en los acorazados modernos

Gofman estima que los acorazados combaten para aniquilar la flota del enemigo, y por eso, todo ha de ser sacrificado, para obtener la potencia mayor de su artillería y garantizar el máximo de la defensa acorazada. La aspiración de obtener la superioridad en velocidad, disminuye las otras más importantes cualidades de un acorazado.

Además, la superioridad en velocidad, según la opinión del autor, es la perioridad menos segura en el combate puesto que un impacto en las máquinas o una deformación ligera en la parte de proa pueden dejar al buque sin esta superioridad.

El autor subraya con razón que los «últimos» modelos aumentarán el peso, sobre todo durante la construcción de un acorazado. Sin embargo, no hay que olvidar que en nuestro tiempo la técnica de la construcción naval ha dado un gran paso adelante en comparación a los tiempos de la guerra mundial.

No es justo estimar la velocidad como una función de la época o del progreso técnico. Sería más justo estimar que las posibilidades crecientes de la técnica nos permiten resolver nuevas tareas y satisfacer las nuevas exigencias que son presentadas a los acorazados. La gran velocidad, subrayamos, no pertenece a estas nuevas exigencias. El problema de la velocidad debe ser resuelto en el conjunto de todas las tareas generales que son impuestas a la flota en total, según las condiciones del teatro y también según el enemigo concreto en el mismo.

Las exigencias de orden operativo deben ser tenidas en cuenta, así como las de orden táctico. Gofman, discute sobre el problema, aislandolo del conjunto de todas las tareas, sólo bajo el punto de vista estrictamente táctico; esto es, dominar la distancia.

La guerra naval del porvenir será muy distinta de las opera-

ciones marítimas de la guerra 1914-1918. En la prensa extranjera, incluida la de los EE.UU., se publica la opinión de que en la guerra naval del porvenir, las operaciones se realizarán por las unidades de gran potencia y de gran velocidad. La velocidad grande será necesaria para pasar rápidamente a las regiones lejanas del combate, para cruceros nocturnos a 300 y más millas, para rápidos golpes de sorpresa contra objetivos militares del enemigo, para disminuir hasta el mínimo el peligro de ataques aéreos y de submarinos. En esa relación es poco probable otra sobre el combate de Jutlandia como emulación de artillería de las flotas colosales y poco móviles.

En la prensa naval inglesa el problema de la velocidad de los acorazados también se discute largamente y a fondo. Aún en 1906, en la nota explicativa al programa de la construcción naval, se pone de relieve especialmente que la movilidad de las fuerzas navales es su ventaja principal. Cuanto más movilidad, tanto más probabilidad de obtener una superioridad estratégica. Esta capacidad de maniobrar está en una gran velocidad y un gran radio de acción. Teniendo la superioridad en la marcha se pueden escoger las distancias más ventajosas para el combate. Para alcanzar esta superioridad, la velocidad necesaria para los acorazados nuevos se definía en aquel tiempo en 21 nudos. Estos acorazados fueron en su tiempo los acorazados más veloces del mundo.

Además de éstos, el Almirantazgo de Inglaterra en 1906 empezó la construcción de tres cruceros de combate de tipo «Invencible», que daban la velocidad de 25 nudos.



VIDA DE LA FLOTA

Gratitud y simpatía

En el último viaje de nuestros destructores «Ulloa» y «Jorge Juan» a Barcelona, en el que fué también nuestro Comisario General, se ha logrado traer los 3.000 kilos de tabaco que teníamos hace tiempo depositados en dicha capital a nombre del Comisario General de la Flota, más unos 2.500 kilos de jabón, también prometido a nuestro compañero hacía ya mucho tiempo.

Como no habíamos podido recogerlo primero, todo ello estaba ya un poco «aligerado» de peso; pero, sin embargo, y aunque sea perdiendo unos kilos..., hemos logrado traerlo, reiterando nuevamente las gracias a la Delegación del Comité de Ayuda a España y a la Internacional Socialista que nos hicieron este importantísimo obsequio.

De estos 3.000 kilos de tabaco, el Comisario General ha cedido dos cajas a la Jefatura de la Base para repartirlo entre el personal de la misma.

A propósito de esto, el Comisario General ha encargado a todos los Comisarios de la Flota la mayor severidad en estos repartos, que deben hacerse durar el mayor tiempo posible, ya que hay que suponer que estos obsequios no nos han de llegar como hasta ahora, aunque el compañero Alonso ponga, como siempre, todas sus relaciones al servicio de la Flota.

Por la admirable moral mostrada por las dotaciones del «Ulloa» y del «Jorge Juan» en el duro bombardeo sufrido durante su estancia en el puerto de Barcelona, se les dió en el primer reparto cincuenta gramos más que a los demás, sin que ello represente diferencia con nadie, porque, para orgullo de todos, todas nuestras dotaciones son exactamente iguales. Esa pequeña distinción se hizo en honor del «Ulloa» y del «Jorge» por haberles correspondido a ellos el desempeño de la comisión—que tuvo un feliz éxito, pero que tuvo también su esfuerzo y sus riesgos—, trayéndonos, además, lo que es para toda la Flota.

Otra cosa que merece también nuestra gratitud, es el envío de 5.00 litros de aceite, que, atendiendo al requerimiento del Comisario General, nos hizo la semana pasada el Gobernador Civil de la provincia de Granada con residencia en Baza, nuestro compañero y amigo Esteban Martínez.

Estos cinco mil litros de aceite de oliva—tanpreciado hoy en todos los hogares—se han repartido a litro por cabeza y al precio de tasa, y nuestro compañero Comisario General ha enviado una cariñosa carta al querido amigo Gobernador de dicha provincia, agradeciéndole en nombre de todos su interés en servirnos.

Se nos olvidaba decir que, al llegar a Barcelona nuestros destructores, el personal de la Flotilla de Vigilancia de dicho puerto—cuyo trabajo es digno de todo encomio—solicitó de nuestro Comisario General se les diese alguna cantidad de tabaco, que no ven hace mucho tiempo, y nuestro compañero les cedió también cuatro cajas, por lo que, con alguna otra que ya se había extraviado, quedó reducido un poco este importantísimo obsequio.

También queremos—como colofón de todo esto—dedicar nuestra mayor simpatía al compañero Antonio Magallanes, Auxiliar Alumno de Artillería, encargado de la Sección de Transporte del Estado Mayor y representante, a la vez, de nuestro Comisario General, por el cariño y el celo que pone en todo cuanto allí le confía nuestro Comisario General.

Camarada marino:

LA ARMADA es tu periódico. Tu vida de lucha y trabajo, tus inquietudes y aficiones, queremos verlas reflejadas siempre en nuestras páginas. ¡Ayúdanos con tu calor!

Ejercicios de señales

Clasificación de la primera quincena del mes de enero

1.º	«Escaño»	0'13	faltas
2.º	«Lepanto»	0'18	»
3.º	«Jorge Juan»	0'20	»
4.º	E. M. de la Flota	0,23	»
5.º	«Miguel de Cervantes»	0'33	»
6.º	«Gravina»	0'41	»
7.º	«Almirante Valdés»	0'42	»
8.º	Estado Mayor 2.ª Flotilla D. D.	0'47	»
9.º	«Libertad»	0'52	»
10.º	«Méndez Núñez»	0'70	»
11.º	«Almirante Miranda»	0'71	»
12.º	Estado Mayor Flotillas D. D.	0'85	»
13.º	«Almirante Antequera»	1'00	»
14.º	«Ulloa»	1'04	»

LA EMISORA DE LA FLOTA

Ha sido notablemente incrementado el equipo de nuestra Emisora con la instalación de una nueva Estación complementaria recibida últimamente.

Con esta nueva mejora, por la que se han recibido ya numerosas felicitaciones, la Emisora de la Flota, prosiguiendo su admirable labor, lleva a cabo un completo servicio de información y propaganda, que permite el que pueda ser escuchada en todos los ámbitos del mundo la auténtica voz de la España republicana al servicio de su independencia.

Ante los arrebatos de Atilla por BLUFF



Inglaterra y Francia preparan sus «fortificaciones».

NUESTRO PERIODICO

La dificultad en la adquisición de papel, la reducción del consumo de fluido y la movilización recientemente decretada por el Gobierno—que afecta a varios compañeros de la imprenta donde se tira LA ARMADA, entre ellos nuestro excelente camarada Marín—significan una porción de dificultades para la vida de nuestro periódico, que han tenido como consecuencia la reducción de su formato que advertirán nues-

tros lectores. Sin embargo, todos estos contratiempos han sido vencidos por la buena voluntad de cuantos laboran en la edición del semanario de los combatientes del Mar, y muy singularmente por los buenos compañeros de nuestras dotaciones y de la Base que voluntariamente se aprestaron a suplir con su trabajo la falta de personal de la imprenta. A todos ellos, y en especial a estos últimos, nuestra gratitud en nombre de los lectores de LA ARMADA.

El viejo y el nuevo mundo por BLUFF



El joven.—¡Quién me iba a decir que a sus años tendría yo que enseñarle a andar!

Actividades reprobables

La labor de tendencia en nuestros barcos

Por Manuel Lasso de la Vega

Comisario Político del Crucero Auxiliar «Lealtad»

La guerra de independencia que mantenemos frente a los invasores, es una guerra que ha revulsionado intensamente a la masa antifascista de nuestro país, haciendo verter casi todas sus actividades a unos mismos fines: ganar la guerra, arrojar de nuestro suelo a los extranjeros que lo hollan constantemente y, sin cesar, tienden velos de tragedia sobre el ruedo ibérico. Los que son antifascistas sinceros, ponen en la lucha todo su ardor, entregándose a ella plenamente; han trocado en realidad las encendidas palabras del líder anarquista «Renunciemos a todo menos a la victoria».

El deber de la hora nos exige a todos despreocuparnos en absoluto de los intereses de partido para preocuparnos solamente de cumplir nuestros deberes de antifascistas a secas, sirviendo con entusiasmo a la República y acatando a rajatabla las órdenes que emanan de nuestro Gobierno.

La situación está planteada en tales términos, nuestros deberes se hallan tan claramente definidos, que todo aquel que se coloca al margen de ellos viene a resultar un traidor a la causa que defiende el pueblo. Y, desde luego, los que especulan con la guerra para incrementar o solidificar un partido o, simplemente, para hacer una labor de bandería, sea donde fuere, como fuere y quienes fueren, son traidores a España, y, por ello, tienen que ser combatidos enérgicamente.

La labor de partido, cuando todo el pueblo derrama su sangre en aras de la libertad de España, es pernicioso. Mucho más si tal trabajo tiene como campo de realizaciones el Ejército o la Marina. Militantes de todos los partidos poli-

ticos y de las organizaciones sindicales pelean y mueren por la sagrada independencia de nuestro país. ¿Por qué, pues, ha de especularse con la sangre que vierten esos militantes de varia significación política o sindical? ¿Por qué ha de obstaculizarse la gestión ponderada y certera de los hombres de conciencia netamente antifascista que sólo tienen como norma fundamental la de superarse continuamente? Es intolerable que haya elementos que se aprovechen de los momentos en que los antifascistas de corazón coadyuvan a la salvación de las libertades del país, entregándose a la lucha con verdadero desinterés de partido — ¿qué es lo que defendemos?, ¿por qué se lucha? — para engrosar de militantes tal o cual agrupación. Y es más intolerable todavía, es vergonzoso en absoluto, que lo realicen mediante la coacción que les permite ejercer un cargo que les ha brindado la República, no para que especulen políticamente, sino para que lo desempeñen con voluntad, con afán superador.

Si pernicioso es la labor política de bandería en las unidades de tierra, lo sería mucho más, en nuestro concepto, en las unidades de la Marina. La unidad política en estas últimas es cuestión primordial para la eficacia de sus cometidos. Y la unidad política solamente se consigue limitándose todos, de arriba abajo, al denominador común del antifascismo, de la República, entregándose cada uno, por completo, al cumplimiento riguroso del deber; nunca llevando la discrepancia, el rencor o el disgusto al seno de un barco que se halla al servicio de España, de la única España posible: la decorosa, la de raigambre popular. Lo demás, consciente o inconscientemente, es servir al fascismo.

La cultura en nuestros barcos

Los que vivimos ha tiempo en los barcos, hemos visto a través del tiempo cómo ha ido desarrollándose la cultura.

Bien es sabido que antes de declararse el movimiento militar fascista se vivía en los barcos una vida monótona; pasaba

el tiempo y aquel que ingresaba por su turno sin saber leer ni escribir, cumplía y regresaba a su hogar lo mismo que había ingresado, esto es, «limpio», pero con un odio feroz hacia aquellos que llamándose «salvadores de la Patria» tenían al ma-

rinero que venía a «servir al rey» como un esclavo, como un autómatas.

Todas las bibliotecas de nuestros barcos tienen libros de todas clases, desde el «Quijote» y «Espasa» hasta los de política, sociales, culturales y un sin fin de revistas etc., etc. Periódicos de todos matices—antifascistas, ¡eh!—son leídos hoy en nuestros barcos sin la mirada fría y despectiva del oficial de «sangre azul» que de soslayo ojeaba el título del diario.

Hoy por medio de nuestros Comisarios y sus auxiliares se ven reducidos a un minimum los analfabetos que en gran porcentaje había antes del 19 de Julio.

Díganlo sinó, aquéllos que en las horas libres escriben a sus familiares sin tener que recurrir al compañero a que le ponga

«cuatro letras a su padre».

He visto con sorpresa al entrar en el sollado donde daban clase los analfabetos, que de tres mesas que había con un total de 29 compañeros, solamente había una mesa con 16 compañeros escribiendo al dictado.

Vaya desde aquí mi modesta felicitación a los Comisarios y auxiliares que de forma tan desinteresada realizan una obra digna de los mayores elogios.

Pueden estar orgullosos los Comisarios al saber que en sus unidades va decreciendo de una manera alarmante el número de analfabetos.

Compañeros, desterremos de nuestros cerebros la incultura, que es el arma más eficaz del fascismo.

SAMARCOS

Auxiliar Alumno de Artillería del «Lazaga»

VIGILANCIA

Tú, camarada marino, que tienes el sagrado cometido de velar con celo el buque que se te confía, tienes que ser cauto y desconfiar siempre, pensando que algún satélite de nuestros encarnizados enemigos, pueda un buen día traicionarte, a tu más leve descuido.

Odia, odia, sin cesar, y ello te estimulará a tener una vigilancia más rigurosa contra los que han legalizado y divinizado el crimen, y, para coronar su nefasta obra, han abierto las puertas de nuestro suelo a la codicia invasora, y todavía, esculpiéndole un «ara», han puesto allí un nombre: patriotismo.

Odia, odia, camarada marino, a los que, a la luz de la luna, han dejado a los cuervos batir sus alas sobre nuestros hermanos caídos; a los que, con saña sin igual, han acercado a los labios de nuestros camaradas los cráneos abollados de los vencidos.

Odia, marino, a los que llaman botín, al robo, a la violación y el incendio; a los que—en la España negra—no han dejado un puñado de tierra donde no se sepulte un hueso calcinado de un hermano en ideal, y piensa y dime si todo esto no te exige extremar la vigilancia para que los traidores de aquí no te den la puñalada traquera.

Piensa, y recuerda que, por ellos, por culpa de ellos,—grábatelo bien—se están arrastrando los soldados bajo el yugo, en una

lucha que no es la suya, que no la quieren. Por ellos, los trabajadores honrados han muerto sepultados en los escombros, y los valientes marinos, han bajado con los ojos abiertos al fondo del mar.

Odia, odia, siempre, a los que no han permitido a los nuestros ni siquiera el placer de morir con gloria; a los que no se han conformado con destruir, sino que han necesitado también martirizar, inventando el tormento, supremo placer de las almas encanalladas, arrojando a sus víctimas una a una sus vísceras y deleitándose en su lenta agonía.

Piensa, y témplate—como muy bien ha dicho nuestro Comisario General—a morir, antes de consentir que pasen los que han trocado en hogueras, ciudades florecientes y pueblos feraces, en esclavos, a hombres poderosos y libres.

Contra tanta iniquidad y tanto crimen, opondremos nuestra consigna permanente de: «vencer o morir».

Angel SOLER

Marinero del «Ulloa»

Camarada Marino:

LA ARMADA es tu periódico. Tu vida de lucha y trabajo, tus inquietudes y aficiones, queremos verlas reflejadas siempre en nuestras páginas. ¡Ayúdanos con tu calor!

Consecuencias de la tragedia española

El problema del Atlántico

El artículo que damos a continuación, de Lucien Romier, ha aparecido en «Le Figaro» del día 10. Consideramos significativo que este periódico derechista, hasta hace poco tiempo tan cerrado respecto a la guerra española, se muestre ahora preocupado no sólo por el Mediterráneo, sino por el Atlántico, y por las repercusiones que en uno y otro puede tener nuestra guerra.

Maniobras en el Atlántico

Alemania anunciaba la construcción de nuevos submarinos de mayor tamaño; la conferencia panamericana de Lima apenas había terminado; el presidente Roosevelt no había pronunciado aún, en el Congreso, el discurso sobre los armamentos... Ya en los últimos días de diciembre, la flota de los EE. UU. dejó sus bases de California para marchar a Panamá, y de allí, después de ejercicios con miras a atravesar el Canal con toda la rapidez posible, pasar al Atlántico, donde se desarrollarán amplias maniobras, hasta la primavera.

Dentro de 15 días, una escuadra francesa maniobrará desde las Antillas hasta la costa de Africa. Mas tarde, si las circunstancias lo permiten, la flota metropolitana inglesa hará también sus maniobras en el Atlántico.

Trágicos recuerdos de la guerra

Las nueve décimas partes de las materias y artículos que las naciones occidentales reciben de ultramar llegan por el Atlántico.

Lo que fué el problema del Atlántico durante la última guerra, el gran público no lo sabe muy bien. Pero lo cierto es que hubo por ese lado una amenaza casi mortal. En el curso de un semestre, los submarinos hundieron por término medio 300.000 tons. al mes; una semana, las pérdidas pasaron de 200.000 tons. Los neutrales no estaban a salvo: la mitad de la flota mercante noruega fué a pique y sucumbieron 3.000 marinos de esa nacionalidad. En octubre de 1916, el almirante Jellicoe confesaba que, si las pérdidas seguían por ese camino, Inglaterra tendría que aceptar una paz de compromiso

antes de un año. Italia, en varias ocasiones, estuvo a punto de ser víctima del hambre. El último año, eran necesarias 400 unidades navales para proteger los convoyes de los aliados.

Se recordará que entonces un submarino alemán, el «Deutschland», consiguió atravesar el Atlántico y llegar a Baltimore, en los EE. UU. Hoy, parece que los japoneses tienen submarinos que atravesarían todo el Pacífico sin aprovisionarse y los italianos afirman que algunas de sus unidades darían la vuelta a Africa sin aprovisionarse tampoco.

El Atlántico, clave del futuro en el mar

El lado europeo y el lado americano del problema del Atlántico son en apariencia muy distintos. No lo son tanto, en realidad.

Si el Mediterráneo se cerrara o resultara impracticable, las naciones occidentales no podrían comunicarse con sus posiciones, ni recibir hombres y aprovisionamientos de Asia, Africa, y América, más que por el Atlántico.

Aunque el Próximo Oriente quedase libre, sus envíos tendrían que alcanzar, por Suez o el Golfo Pérsico, la ruta del Cabo.

Las tres rutas marítimas de las Indias—Suez, El Cabo, Panamá—, las rutas marítimas aéreas de América del Sur y las comunicaciones del Africa del Norte, confluyen en el Atlántico, en las costas de la Península Ibérica. *El asunto español no es menos inquietante en su aspecto atlántico que en su aspecto mediterráneo.* Suponed que la ruta de Suez fuera cortada y la del Cabo se hiciera demasiado peligrosa a lo largo de Africa. Entonces, la única ruta segura con las Indias y el Extremo Oriente sería la de Panamá: las comunicaciones con América lo dominarían todo.

Por otra parte, si una coalición italo-alemana llegase a encontrarse bloqueada o en mala situación tanto en Oriente como en Occidente, sería, sin duda, por España y por el Marruecos español por donde buscaría una salida para respirar hacia el At

lántico Sur y, de ser posible, hacia la zona sudamericana.

Norteamérica vulnerable

El aspecto americano del problema del Atlántico no es de ningún modo tan sencillo como en la última guerra. Hoy la distancia que separa América de los otros continentes no basta para protegerla.

Todas las grandes ciudades de los EE. UU., salvo Chicago y San Luis, están al borde o cerca del mar, sin defensas. El

ejército es relativamente poco numeroso. Sin el Canal de Panamá, harían falta semanas para que una flota de San Francisco pudiera llegar a Nueva York, o inversamente. Ahora bien, el Canal de Panamá—es mucho más vulnerable que el Canal de Suez. Por tierra, el transporte de un ejército, con su material, de Boston a Los Angeles o de Nueva Orleans a Seattle, necesitaría tanto tiempo como la travesía del Atlántico por una escuadra enemiga.

El imponente cielo de Castilla

«Porque es más fácil reunir palabras que piedras». ARIOSTO.

Así habló uno de los más grandes poetas de la Italia que se perdió entre los siglos, a los que se extrañaban de la sencilla construcción de su morada. La frase no sólo encierra un ingenio singular. Es, además, expresión profunda de la experiencia de un espíritu inquieto. En ella, queda perfectamente marcada la distancia entre el fuego de una imaginación que se alimenta de motivos pasionales y la reflexión de una inteligencia que define la realidad. Y en efecto, las palabras se amontonan, se buscan unas a otras para chocar entre sí unas veces, violentamente, con toda brusquedad, o, bien para armonizarse con lenta y natural precisión. De este modo, hay siempre un engarzamiento a la manera de las cuentas de un rosario que nece itan ser repasadas con los dedos, para no perderse en confusiones que obligarían a desandar todo el camino recorrido.

La ligereza de las palabras, su agilidad, que sólo necesita de un tibio hálito para que se muevan, hace fácil su reunión, sistemática o desordenada, pero siempre abundante. La oferta de las voces, es superior a la demanda del pensamiento. Por eso cuando se inicia la construcción, faltan las piedras, allí donde sobran las palabras. Y el poeta clava certeramente la flecha, en el corazón de la verdad. El, bien quisiera que su casa se convirtiese en uno de los suntuosos palacios que describe en sus cantos. Cuando baja la presión de su poder imaginativo, la vivienda modesta despierta su cariño y a ella consagra los elogios. Sabe que el amontonamiento de las palabras, es insuficiente para preservarle de las inclemencias de la vida, aunque provoquen en él un estado febril. Se siente más seguro bajo techado aún a trueque de que ofrezca el aspecto crudo que le

dan unas pobres piedras, cuya colocación le ha resultado harto más costosa que la composición de sus estrofas. No abandona lo bello por lo útil, sino que embellece esto último.

○

De Ferrara, pueblo del poeta, a Castilla, pueblo de poetas. De hombres. Un caballero andante recorre los campos silenciosos. Es el guardián de sus tesoros, Clava su espíritu en la tierra yerma y llama a la justicia. No hay berbotones de palabras que rompan la quietud. Hay vuelos del pensamiento. Y una figura espiritualizada se despegaba del sosiego. Por eso su movimiento no es a lo largo, más bien a lo alto. Más que andar, se eleva. La tierra le sostiene, pero el cielo le atrae hasta llegar a dominarle. Debe leer en la página gris y azul del firmamento, los destinos del hombre. Entonces yergue la figura y exclama: «No doy a torcer mi brazo». Acababa de entrar en posesión de la verdad. Ya tiene reunidas las piedras. Buscadas de una en una, que todas no se ajustan a sus designios. Y las que menos aquellas que no han sido bañadas con el sudor de los hombres ni coloreadas con salpicaduras de sangre generosa. Ya tiene construido el techo. Lo encontró al posarse su mirada en el imponente cielo castellano. Y surge para el hombre, un pueblo que no había de perderse a través de los siglos como el pueblo del poeta, sino que se había de encontrar a través de los tiempos. Después del poeta, Italia se desvaneció entre palabras porque no supo buscar las piedras. A partir del caballero andante, España ha sabido seguir su rumbo. Sobre la tierra, firme el pie. Bajo el cielo, serena la mirada.

J. GREGORI MARTINEZ
Comisario Político del «Cervantes»

La creación de la cultura

Pocos se habrán dado cuenta exacta de la evolución operada en materia pedagógica, primero, con el advenimiento de la República, y después, en plena guerra, echando por tierra toda la rutina porque se regía nuestro sistema de enseñanza.

Recuerdo el concepto que de la Instrucción Pública tenía un Maestro, con el cual hice un viaje de Madrid a Barcelona el año 1933. Paseábamos los dos por la Capital de la República, admirando edificios y monumentos, preguntándonos uno al otro lo que de esto o de lo otro nos interesaba, cuando se presentó a nuestra vista un edificio grande y muy bonito; le pregunté qué edificio era, y, con asombro, oí que me respondía: «Es el Ministerio de Destrucción Pública». Entonces, comprendí que dicho organismo no satisfacía las aspiraciones de aquél ni de muchos jóvenes Maestros, que, primero, en las Normales, y, después, en el cumplimiento de sus funciones, se habían convencido de lo anticuado del sistema, y el cual, de mandar ellos, seguramente lo extirparían y tal vez de raíz.

Hoy, a pesar de no alcanzar su máximo desarrollo, pues hay que ir preparando el terreno, la Instrucción Pública va por cauces que prometen, en su día una cosecha fructífera.

Una nación no puede impunemente confiar a la experiencia y a la vida el cuidado de rectificar los errores o de colmar las lagunas de la educación, ha escrito Herriot. Necesita hombres capaces de interpretar y dirigir los movimientos que se crean necesarios para que éste de su fruto. Y estos hombres escogidos deben de ser la aristocracia del talento. He aquí el concepto que forman algunos hombres de ciencia sobre las ventajas de la enseñanza y su repercusión en la prosperidad de las naciones.

En su libro admirable y profético sobre los alemanes, el P. Didón proclama el principio indiscutible de que el pueblo más grande es aquél en que el órgano de la instrucción pública es más perfecta.

Este hombre notablemente inteligente, que ha protestado con razón contra los peligros de la división territorial de letras y ciencias, echa de menos, al hablar de las Universidades alemanas, la ausencia, en las nuestras, de una quinta Facultad: la de Ciencias económicas. Pero ha señalado, también con el ejemplo de Inglaterra, el peligro a que se expone el país en que las escuelas especiales prosperan, en tanto que las Universidades declinan. En toda la superficie del mundo, los grandes

talentos están de acuerdo para proclamar la necesidad de una instrucción difundida entre todas las clases sociales de la nación.

El ex presidente de Méjico, General Porfirio Díaz, ha escrito:

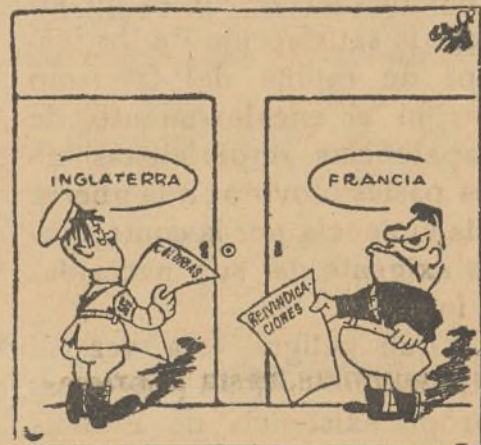
«Las innumerables conquistas que la ciencia ha hecho desde hace cien años, y particularmente en nuestros días; la mejora progresiva de la condición humana por el trabajo; la transformación que la agricultura, la industria, las Minas y, en general, todas las fuentes de subsistencia, ha sufrido, a medida que son mejor registrados los secretos de la Naturaleza, el desarrollo de la vida política, moral y social de los pueblos, han conquistado, para la enseñanza pública, todos los sufragios y conducido a todas las buenas inteligencias a depositar en ella todas sus esperanzas». Porfirio Díaz añadía: «Si la difusión del saber es un bien en toda organización social, es una necesidad imperiosa, una cuestión de vida o muerte en las naciones de instituciones democráticas.»

La guerra actual, acelerando el movimiento de los pueblos hacia la emancipación, hace esa necesidad cada vez más urgente. Y es debido a que la instrucción y la educación son cosas de toda la vida, y para todos los hombres. Sobre los peligros de una enseñanza no apropiada, nadie los ha visto con más in-

tensidad y claridad que M. Georges Hersent: «Conviene—dice—saber mucho. Pero es difícil, joven, saber mucho, y bien. Más vale, pues, saber relativamente poco, pero haber aprendido bien lo poco que se sabe; es decir, habérselo asimilado verdaderamente y haber formado con ello un fondo incommovible sobre el cual puedan edificarse sólidamente todos los enriquecimientos culturales futuros. De otro modo: lo que hay derecho a pedir a la instrucción, es, ante todo, la formación del juicio, mucho más que de la hipertrofia de la memoria. Instruir es probablemente construir la armadura del espíritu, al rededor de la cual se agregarán, en su tiempo, los conocimientos complementarios. Instruir es, sobre todo, enseñar a aprender.»

Antonio OTERO
Auxiliar del «Ulloa»

La cola de Munich por BLUFF



o el caso es hacer la Pascua.

24 FOLLETON de «LA ARMADA»

La expedición de los Dardanelos

por M. M.

CONTINUACION

que no por ser un precursor pueda decirse que sean perfectos ni remotamente, pequeños poco habitables, representaban un constante sacrificio de la dotación en cuanto se tratase de estar alejados de la base unos cuantos días. Eran, en suma, submarinos concedidos con el estrecho concepto de la defensa costera solamente.

Quien no haya navegado en un submarino, siquiera sea unas horas simplemente, en calidad de curioso pasajero, no puede imaginar todas las molestias físicas a que se hallan sujetos sus tripulantes. Es la falta de espacio, considerable hasta para el marino habituado a vivir desde su adolescencia en espacios pequeños, bajo unos techos que puede alcanzar con la mano un hombre de estatura más bien escasa, sin un camarote ni lugar donde pueda sentirse un poco «en su casa», un sitio donde sentarse, una cama que merezca tal apelativo. En el submarino el asiento menos molesto es el volante de una válvula de inundación, el lugar para el reposo una especie de litera, que ni a eso llega, donde en un balance fuerte hay que aferrarse a los terminales de un acumulador eléctrico las comodidades son una silla de tijera y una mesa incipiente donde se come, aguantando todo con las manos, el contenido de una lata de sardinas o de perdiz; en el fondo, es lo mismo porque al cabo de unos días de horas tan sólo en algunas ocasiones, de navegación todo es igual al paladar del submarinista; sólo el café y unos tragos de alcohol resultan agradables. Y se duerme en un ambiente húmedo producido por la condensación del vapor de agua en un local caluroso, con las gotas que caen sobre el durmiente, respirando un aire en que se mezclan los olores del petróleo, un leve aroma de ácido sulfúrico y... de humanidad doliente y sudarosa. Las inmersiones largas son un tormento en que los vestidos, muy elementales por regla general, se pegan al cuerpo con un sudor pegajoso que hace comprender al ser humano el lento sufrir de las langostas cocidas con arreglo a las prescripciones de Brillat Savarin,

es decir, metidas en agua fría que va elevando gradualmente su temperatura hasta llegar a la ebullición. No se alcanza ésta en el submarino, pero el calor constante es un tormento progresivo incrementado por el agua ingerida sin medida.

Hablamos de las inmersiones en las cuales es posible venir a la superficie para renovar el aire, fumar un cigarrillo y refrescarse un poco; porque otro inconveniente de la navegación es el suplicio de los fumadores imposibilitados de gozar las delicias de su vicio, no por miedo a explosiones como es creencia extendida, sino para no enrarecer aún más el ambiente. Quien no haya visto la fruición con que un submarinista respira unas bocanadas de aire puro al venir a la superficie (ese sabor infinitamente agradable del aire no contaminado!) y no ha visto el gesto sucesivo de encender un cigarrillo, no sabe lo que son privaciones...

Añadamos a estas molestias, perfectamente soportables sin embargo, el verse imposibilitado de salir a flote cuando se desea, el ruido sordo y angustioso del roce con el casco de cuerpos que se ignora si son minas que acarrear la pérdida fulminante o las redes que aprisionan al submarino, condenando a sus tripulantes a una muerte lentamente horrosa, al saber que allá arriba, donde se respira bien, acecha el enemigo para disparar no ya contra el submarino, sino contra todo objeto que emerge y pueda serlo. En estas condiciones, en un paso angosto, azotado por las fuertes corrientes que descienden del mar Negro al Egeo, acrecentadas en la época del deshielo por el mayor caudal de los grandes ríos rusos, habían de operar los submarinos aliados. Y contra todas estas dificultades llevaron a cabo una serie de hazañas magníficas, en una noble emulación con sus enemigos los alemanes, ya célebres por sus actividades submarinas.

Los submarinos ingleses y franceses hicieron en el mar de Mármara lo que los alemanes realizaron en los restantes mares del planeta: me-



LA ARMADA



No hay más que un sólo deber en la hora presente: obedecer ciegamente las órdenes del gobierno de la República. Quien titubee ante este deber es un cobarde o un traidor, y como tal hay que tratarlo.

Francia, al borde del abismo

La actitud de Francia frente a la amenaza fascista en su frontera española, representa la claudicación más dramática de los intereses democráticos y europeos en la hora presente. No es el sacrificio de España, lo que con ello se obtiene tan sólo. No es la paz material y egoísta de los grandes intereses puestos en pugna de un modo brutal; ni el establecimiento de un nuevo «statu quo» del mundo occidental en crisis, en el que las fuerzas conservadoras del Derecho y de la Ley internacional se vean suplantadas por los hechos de fuerza. No es ni siquiera la satisfacción de los instintos de rapiña del fascismo voraz, ni el encalmamiento de las apetencias imperialistas de unos países movidos a la guerra y a la violencia por la contradicción exigente de sus necesidades internas.

Lo que pelagra esta vez, al borde mismo de los Pirineos, es la propia existencia de Francia como país libre y de primacía en el concierto del mundo y es, también, la propia existencia o subsistencia de lo que hemos venido a llamar mundo—progreso, cultura, civilización—lo que se está quebrando y que-

brantando en las batallas catalanas, donde luchan, inermes, los españoles, frente a la barbarie superdotada del imperialismo conjugado y frente a la cobardía expectante y criminal de las democracias europeas. comenzando por la llamada República francesa. El «¡A París, a París!», de las hordas congregadas frente a la bestia del Palacio Venecia, se abre camino en la miseria moral de los gobernantes europeos, que han cerrado las puertas a la justicia y al honor, dejándolas de par en par a la brutalidad y a la ignominia.

Europa se está sumergiendo trágicamente en un mar de inundaciones y de tinieblas, posternada ante el sangriento Moloch que hoy preside las huestes de la barbarie. Todos los principios fundamentales de la sociedad, se declaran en bancarota. En esta hora presente, en que ni siquiera el orden del Estado—gendarme sustituye al «orden público» de la escuela jurídica francesa, sólo un pueblo se salva, a costa de su propia vida, de yacer en la podredumbre. Y este pueblo es España, de la que tanto tiene que aprender Francia en los días nefastos que vivimos.

EL NUEVO JEFE DE LA FLOTA

Coincidiendo a la vez con el cambio de Jefe en la Flota, ha cambiado también la Jefatura de la Base Naval Principal, cesando D. Antonio Ruiz al que sustituye el Excmo. Sr. General de Ingenieros D. Carlos Bernal.

Al saludar al saliente y al entrante, ofrecemos como siempre con la firme lealtad nuestra, el entusiasmo y la abnegación de la que somos capaces en aras de la libertad y la independencia patria.

¡Alerta, camaradas!

El enemigo acecha por todas partes. Ataca con furia en los frentes de la Libertad y ataca, solapado, los ganglios de nuestra retaguardia. Dondequiera que estemos, dondequiera que se encuentren los defensores de España, aparece, a su espalda, la sombra siniestra de la traición, la presencia cautelosa del enemigo invisible, que es siempre el peor de todos los enemigos.

¡Alerta, amigos y compañeros de lucha! Que el enemigo no encuentre ni una sola fisura

por donde atacarnos. Que se estrelle, ante nuestra granítica fortaleza moral. El enemigo buscará toda suerte de vehículos y de procedimientos para infiltrarse en nuestro ser e inmiscuirse en nuestra vida, a fin de herirla mortalmente.

¡Estemos alerta, camaradas! Desenmascaremos al traidor oculto, al miserable invisible, que a lo mejor se escuda tras la sonrisa más porfiada. Vigilemos estrechamente, meticulosamente, todos los actos y todos los pasos que nos ofrezcan sospecha. ¡Doblemos nuestra actividad y nuestra guardia, para atrapar y descuartizar al enemigo traidor, cuando trate de herirnos alevosamente!

MAMARRACHOS

¿Qué extraña fuerza esconden, en sus músculos silábicos, ciertas palabras de nuestro poderoso idioma? Recuerdo el élan intraducible de Bergson, equivalente a nuestro «impulso», a nuestro «aliento», a nuestra «levitación». Levitación, aliento, impulso, élan, riegan las venas de una palabra nuestra, que marca un acento insuperable de desprecio, desdén y conmiseración: mamarracho. ¡Cuándo hubiera dado Voltaire por este vocablo de oro, que ahorra largos desvelos imaginativos! Suena a voz de payaso shakespiriano, a interjección marinera de Heine. ¡Sabrosa expresión de nuestro casticismo insobornable, llena de saliva justiciera, de mirada de confusión, de ademán indeclinable! Por sí sola, es un apotegma sin apelaciones ni posibles instancias, en su definitiva irrevocabilidad. O como diría un filopensante, rebosa certeza axiomática.

Cadalso de nuestro mejor Tribunal, a él llevamos a tantos que no merecen otra horca ni cuchillo. ¡Mamarrachos! Toda la España ensangrentada por los miserables, no huele a otro hedor. Ni necios, ni estúpidos, ni trai-

dores, ni fascistas. ¡Mamarrachos! Ahí están el general del fagín caído, el sepulturero de los asesinados, el rufián de los cupones, el mercader de su pluma sin alas, el García Sanchiz, el patriota «italiano», el papanatas del saber teutón... Y sobre todos ellos, la nueva imagen de Lourdes, el pequeño canalla de Ferrrol, el César de los sellos de Correos, el generalísimo Franco, el hermano de su hermano, el hijo de su madre, que a más conjeluras no alcanza la hipótesis.

¡España de los mamarrachos! Tu Ferrol se llama Ferrol del «Caudillo», y tu aceite, «aceite de nuestras colonias» en Italia... Tus niños, los que aprenden italiano en las escuelas de tu generalísimo, no son niños españoles de padre. Son hijos de ebrios mamarrachos sangrientos, de cucarachas invasoras, de presidiarios ennoblecidos en «la cruzada por la civilización».

¡Llor a todos los mamarrachos del mundo, comenzando por su «Duce» el gran mamarracho nacido en un cuba de vino milanés!

Alejandro RODRIGUEZ SEGUI

El ejemplo de nuestra Flota

Los momentos por que atravesamos son graves, muy graves. Pero su propia gravedad nos demanda a todos lucidez, valor y serenidad para afrontarlos. Lo que en estos momentos ni otros peores que pudiéramos atravesar autorizan es a sumergirnos en una atmósfera suicida del derrotismo cobarde. La salud de la Patria en peligro, exige sacrificios incommensurables, que no le podemos negar, y, a la cabeza de todos ellos, la presencia animosa del espíritu, dispuesto a toda suerte de pruebas frente a las adversidades más duras.

Lo más importante en estos momentos, es mantener dentro de nuestra comunidad una unidad de hierro en cuanto de común nos señala el deber, el único deber que a estas horas nos puede requerir apremiante: esperar los mandatos del Gobierno legítimo de la República, y cumplirlos y obedecerlos a rajatabla. Quien no se sienta con este espíritu, es el peor de nuestros enemigos, el más cobarde e infame de los facciosos. Con él, no puede haber contemplaciones ni piedad.

No es preciso apelar a la conciencia de los compañeros de la

Flota, para exigir de ellos una promesa solemne de fidelidad al destino de nuestra Patria. Luchamos por una causa tan noble y tan digna, que sólo puede defenderla quien ofrezca su espíritu templado en toda clase de pruebas. Antes, siempre, la muerte con honor, que la vida sin dignidad. Este es el lema, la única consigna moral y política que nos ha trazado a todos el Comisario General de la Flota, para unirnos firmemente en el deber de luchar por España y por la Libertad. Con esta firmeza de conducta, se estrellarán siempre los ataques enemigos. La moral es la que decide en definitiva las acciones humanas, así individuales como colectivas. Hasta ahora, y a través de tantas bancarrotas, la Flota Republicana ha podido sobrevivir, y triunfar gloriosamente, en el cumplimiento diario de sus deberes más penosos, con una ejemplaridad digna y ejemplar. La moral ha salvado a la Flota hasta el presente. Y esa misma moral habrá de hacerla de nuevo cien veces gloriosa para España.