

Cultura Hispanoamericana

ÓRGANO DEL CENTRO DE ESE NOMBRE

AÑO XI

Madrid, agosto de 1922

Núm. 117

SUMARIO.—CENTRO DE CULTURA HISPANOAMERICANA. Documento parlamentario: «América y la Marina Española;» Discurso de Don Luis Palomo en el Senado.—POLÍTICA. Principios liberales, por *Marcelo Pascual Palomo*.—El Presidente Alvear en España.

Centro de Cultura Hispanoamericana

DOCUMENTO PARLAMENTARIO

AMÉRICA Y LA MARINA ESPAÑOLA

Discurso pronunciado en el Senado por el Presidente del Centro de Cultura Hispanoamericana, D. Luis Palomo, el día 5 de julio de 1922.

El Sr. PRESIDENTE: Discusión del dictamen de la Comisión de presupuestos y votos particulares acerca del de gastos de la sección 5.^a, «Ministerio de Marina», para el año económico de 1922-23.

Leído dicho dictamen, y abierto debate sobre la totalidad, dijo

El Sr. PRESIDENTE: El Sr. Palomo tiene la palabra.

España nación marítima

El Sr. PALOMO: Señores Senadores, en la discusión de los Presupuestos, como es lógico, sólo debo ocuparme de aquellos asuntos para los que, principalmente, mis gustos y mis aficiones han preparado con el estudio mi modesta cul-

tura. Bien sabéis que siempre que se ha tratado de la Marina, lo mismo en los proyectos de construcción de la primera y la segunda escuadra que en el debate de Presupuestos, por considerarlo necesario he molestado vuestra atención, quizá algunas veces en demasía, pero contando siempre con vuestra benevolencia, y ahora, en el momento de discutirse el presupuesto de Marina, debo hablar de lo que es y de lo que significa la Marina para España; creo que es absolutamente indispensable, quizá en otra ocasión no sería oportuno, cuando se estudia el presupuesto y se procura llevar al mismo aquellas dotaciones necesarias para los servicios de la Marina, cuando se examinan los organismos, es cuando debe decirse cuáles son las orientaciones convenientes y la opinión de esta Cámara, y que las distintas representaciones políticas digan sus ideas y su manera de pensar en materia tan importante.

Nadie puede discutir a España la condición esencial que tiene de potencia marítima. España es grande por el mar y porque vive del mar y para el mar. España fué una de las primeras naciones civilizadas en el globo terráqueo, precisamente porque el mar la rodea y se encuentra entre dos mares, y todos los que de otros pueblos salían para comerciar y para procurarse los desenvolvimientos y la expansión en la vida humana, a España venían. Así, a España llegaron, con su civilización, los pueblos de Oriente, y vinieron los fenicios, los griegos, los romanos y los cartagineses. Cádiz, la incomparable Gades por todos conceptos, desde el punto de vista de su situación geográfica, fué siempre el sitio a que acudieron todas las colonias extranjeras de la antigüedad. Cádiz la fundaron los fenicios, que buscaban en aquel lugar, no sólo la salida del Estrecho, sino también la comunicación con toda la riqueza de España, que marchaba y descendía principalmente por el Guadalquivir, hermoso río navegable y que

en aquella época lo era hasta más allá de Córdoba, cuna principal de las civilizaciones romana, goda y árabe, y cuya preponderancia compartió con Hispalis e Itálica.

Si vamos a examinar la civilización de otras regiones de España, por ejemplo la mediterránea, tanto en Barcelona como en Valencia, vemos que ella obedece, principalmente, a su situación y a que la civilización antigua tenía que vivir en contacto con los pueblos más adelantados de la época, y España era el sitio donde todos procuraban tener su comercio, sus explotaciones mineras y agrícolas, y a España vinieron, y no sólo los atendió, sino que a la mayoría de ellos los civilizó con su propia civilización natural hispana.

Bien se comprende, señores senadores, que siendo España una potencia esencialmente marítima, puesto que sus costas tienen 3.000 kilómetros de extensión, y su vida exterior está relacionada grandemente con los dos archipiélagos adyacentes, el del Sur y el del Este, los archipiélagos de Canarias y de Baleares, aunque se desatiendan por completo los altísimos intereses de la Marina española en todos los aspectos, tanto la Marina militar como la mercante, tanto los servicios de mar, mercantiles y científicos, como aquellos de trabajo y de explotación del mar que realizan los laboriosos marineros y pescadores, hemos de reconocer que España ha de poseer Marina, aunque no lo quiera ni la propia Marina. (*El Sr. González Echavarri: Más material que personal.*) Marina necesaria, militar y civil; vida del mar, que es lo que quiere decir Marina. Y desde ese punto de vista nadie lo podrá criticar ni negar.

La marina y sus glorias

Quiero decir con esto que, abatido grandemente el Cuerpo general de la Marina, o mejor dicho, de la Armada, por las fatalidades y por el desaliento natural que produce en todo organismo el que no se le considere y no se le estime en lo que significa y para lo que sirve, sucede ahora que el Cuer-

po general de la Armada vegeta, vive; en él tan sólo se desea que vayan ascendiendo los que lo forman para llegar a generales; pero no hay aquel espíritu y aquel entusiasmo colectivo que debe tener un organismo nacional que dice: «Aquí estoy para servir a la Patria.» Sirve a la Patria como ningún otro, pero la sirve friamente en cumplimiento de un deber y aisladamente, y esto creo que es preciso evitarlo. Es necesario que la Marina cumpla su altísima misión, que se levante de su abatimiento y que no ocurra lo que viene sucediendo, que el Cuerpo general de la Armada llegara a absorberlo todo, en su actuación, pues de ahí viene aquella célebre frase del siglo XVIII: «no me toque usted a la Marina», porque la Marina se apoderaba, de las funciones marítimas, de todos los instrumentos orgánicos y administrativos, y todo lo absorbía y administraba; la Marina militar quería hacerlo todo, y esto es lo que no puede ser.

El Cuerpo general de la Armada debía haberse destinado sólo a ser el encargado de la organización militar de la Marina española; pero cada cual en su especialidad y en la parte técnica; debiera haber un Cuerpo especial para cada una de las ramas o especialidades. En la vida moderna, la ciencia ha establecido que las especialidades sean las que girijan cada organismo distinto, porque no hay medio de que nadie alcance la ciencia general suficiente, ni de que se perfeccione en un ramo aquel que no se dedica a la especialidad del mismo. Por eso los ingenieros de la Armada deben ser sólo ingenieros, ejerciendo su misión propia; los pilotos dedicados a la navegación deben destinarse sólo a la navegación; los artilleros, a sus servicios, etc., aparte de que todos tengan aquella cultura general y científica necesaria sobre el manejo y constitución de un barco para poder dirigirlo; pero deben ser los ingenieros del Cuerpo de ingenieros de la Armada, y deben ser los aviadores del Cuerpo de Aviación de la Armada,

y deben ser ingenieros electricistas especiales los que se dediquen a los submarinos; los contadores y comisarios, los del Cuerpo especializado en esta materia; los médicos y farmacéuticos, en la Sanidad, y los que se dedican a la telegrafía, lo mismo; y así en todos los servicios, verdaderamente complejos e importantísimos que debe llenar la Marina.

Lo mismo digo de la marina mercante. Yo he pregonado siempre y sigo pregonando que la marina civil debe pertenecer también al Ministerio de Marina, y si no, no habrá una organización de la marina, completa, que atienda absolutamente a todos los servicios de la marina mercante, que es tan necesaria e importante en España como la militar, si no hay una concentración verdadera de elementos marítimos que esté bien dirigida, no podrá nunca ser la marina mercante española lo que debe ser: una de las más importantes del mundo, y tendremos, que estar viviendo, necesariamente, bajo la influencia, y la competencia constante y poderosa de los buques extranjeros que concurren a nuestros puertos, cosa lamentable, sobre todo en lo que se refiere a nuestras necesarias relaciones con América, de lo que tengo que ocuparme con alguna extensión por la importancia que tiene para la vida española.

No quiero ser muy extenso, pero tengo que recordar que la gloria de España, la grandeza de España se debe a la marina; que nuestra significación histórica se debe a la vida del mar, a la marina, y nadie podrá borrar las glorias de Lepanto, ni el heroísmo de Trafalgar, ni la batalla del Callao, ni tampoco aquel sacrificio de heroísmo y valor llevado a cabo en Cavite y en Santiago de Cuba, que en el transcurso de los años habrá que reconocer realizó siempre nuestra Marina, sacrificando su vida con entusiasmo por amor a la Patria cuando fué preciso.

Y ahora mismo, señores Senadores, en esta desastrosa

guerra de Marruecos, en esta guerra impopular, en esta guerra en que estamos luchando con las fieras del Rif, que defienden sus cubiles para poder vivir; si hubiéramos tenido una organización conveniente de la Marina, ¿hubiéramos llegado a la situación a que hemos llegado? Pues, a pesar de todo, la Marina es la que defiende nuestras costas de Africa. Se combatió la construcción de submarinos, y ahora ha habido necesidad de llevar submarinos al Peñón de Alhucemas para poder socorrer a aquellas desdichadas familias y abastecerlas de agua y de medios de vida.

La Marina ha llenado importantes cometidos en la guerra de Marruecos, de acuerdo con nuestro Ejército, que siempre sabe cumplir con su deber y que en esa guerra ha demostrado también cuánto es su patriotismo, su abnegación y su heroísmo, pero si no hubiera sido por la eficaz protección de los barcos de nuestra Armada de guerra, no hubieran podido en muchas ocasiones llevarse a cabo los desembarcos de fuerzas en las costas de Africa. Si la Marina hubiera estado perfectamente preparada para esos servicios de campaña y dispuesta en los momentos horribles del desastre de julio del pasado año, seguramente que los rifeños no hubieran llegado a Nador, ni tomado a Zeluán, ni seguramente habrían acontecido los horrorosos sucesos de Monte Arruit; todo eso hubiera podido evitarse si los cañones de nuestra Armada hubieran podido apoyar y defender a nuestras tropas, si hubieran estado bien abastecidos y atendidos los servicios de la Armada y estando situados los buques españoles en la costa de Marruecos para apoyar a nuestro Ejército.

Los servicios que nuestra Armada ha realizado con ocasión de la guerra de Marruecos, aunque llevados a cabo callada y modestamente, han sido extraordinarios, y no hay un sólo hecho en que haya intervenido la Marina que no constituya un éxito. Pues bien, esos acontecimientos a pesar

de su importancia, resultan insignificantes en relación con los ocurridos en la guerra mundial, que acaba de destruir por completo la economía universal. No es posible, pues, que España pueda vivir sin aquellos elementos de Marina que son indispensables para su defensa y para su prosperidad.

La construcción de Escuadra

Yo tuve el honor de intervenir en las dos discusiones referentes a proyectos de construcción de Escuadra que tuvieron lugar en los años 1907 y 1915, y en ambas ocasiones, quizá con ese atrevimiento propio de mi ignorancia, expuse mi opinión relativa a lo que debe ser la Marina española en lo que se refiere al programa de construcción de buques para la Escuadra. En 1907 hube de oponerme decididamente a que se construyeran tres acorazados de 15.000 toneladas con todas aquellas características que parecían modernas, pero que en aquellos instantes eran ya verdaderamente anticuadas. Dije en aquella ocasión, discutiendo con el señor Ferrándiz (q. s. g. h.) que no era conveniente construirse solamente cruceros rápidos y unidades sutiles. La experiencia ha venido a demostrar que los tres acorazados, a pesar de haber sido perfectamente construídos con arreglo a las condiciones determinadas en la ley, que ha sido cumplida en todas sus partes, no han podido tener más que una misión insignificante, ya que afortunadamente no hemos tenido que intervenir en la guerra europea, pues tanto el *España* como el *Alfonso XIII*, que son los que estaban en servicio, si han prestado valiosa ayuda en nuestra acción en Marruecos, no han prestado aquellos que son propios de tales unidades de combate; de modo que si con los millones que costaron esos acorazados se hubieran construídos 10 cruceros, hubieran resultado mucho más beneficiosos para los intereses nacionales. Los tres acorazados exigen para su sosteni-

miento una cantidad diez veces mayor que la que puede necesitar un crucero, por eso este es el elemento naval más conveniente y útil a la defensa de nuestras costas y a las exigencias de nuestras comunicaciones con los países marítimos extranjeros, y muy especialmente con las Repúblicas hispanoamericanas.

Cuando se discutió la segunda escuadra venían comprendidos en su programa algunos buques de gran capacidad, algunos «dreadnoughts» (claro es que «superdreadnoughts» no se podían construir en España, porque cada uno cuesta 200 millones de pesetas), y yo me atrevo a decir, con alguna inmodestia, que el ilustre Ministro de Marina, general Miranda, desistió en plena Cámara de aquel proyecto, y lo retiró teniendo en cuenta algunas observaciones e indicaciones que yo tuve el honor de hacerle desde estos escaños. Yo indiqué que el programa de la segunda escuadra debía quedar reducido a los cruceros rápidos indispensables, a los submarinos, a las unidades sutiles, torpederos, destroyers, guardacostas, lanzaminas, etc., todo lo que se refiere a pequeñas unidades auxiliares de la Marina de guerra. El señor Miranda trajo otro proyecto, acertadísimo, que todavía no ha podido realizarse por completo, por escasez de nuestros medios económicos, por la miserable cantidad que al presupuesto de Marina se lleva, que no permite que las obras se realicen con rapidez. Hube yo de combatir en aquel tiempo que se arrendaran los arsenales del Estado a empresas particulares, temiendo que esa medida sirviera para realizar negocios particulares y no para beneficio del Estado; pero, a pesar de mi temor, debo confesar sincera y honradamente, que el servicio prestado mediante el arrendamiento de los arsenales ha sido ventajoso, utilísimo y conveniente para el interés público. Nuestros arsenales, que son magníficos por su situación geográfica, por sus condiciones naturales, y, sobre todo, por

su admirable maestranza, preparada para la construcción de toda clase de buques, no podían antes construirlos con actividad y rapidez por las dificultades administrativas. Treinta años fueron precisos para la construcción del crucero *Reina Regente*, y, en cambio, a partir del arrendamiento de los arsenales, la importante Sociedad Española de Construcción Naval ha cumplido con toda exactitud sus compromisos de construcción dentro de lo que ha sido posible por las circunstancias, que, sobre todo, en los años de la guerra produjeron un inevitable retraso, aparte de las limitaciones impuestas por no haber recursos suficientes en el Tesoro público y por la escasa potencialidad económica del país para atender ahora a estos gastos necesarios para la defensa nacional.

Lo cierto es, señores Senadores, que la Sociedad Española de Construcción Naval cumplió sus compromisos, llevó a cabo la construcción de los tres acorazados, el *España*, el *Alfonso XIII* y el *Jaime I*; este último se ha retrasado en su terminación inevitablemente, pero creo que ya ha sido entregado a la Marina, aunque todavía no tiene completa su artillería y le faltan algunos pequeños detalles, no por culpa de la Sociedad constructora, que, como digo, ha cumplido perfectamente su misión, haciendo tres buques que son verdaderos modelos, aunque no puedan por sus condiciones responder a sus fines especiales.

Se modificó más tarde el programa de buques de la segunda escuadra, dando justísima preferencia a los cruceros, a los submarinos y a las unidades sutiles, y se procedió a la construcción del crucero *Reina Victoria Eugenia*, que he tenido ocasión de poder apreciar, ya que hace poco he visitado particularmente, sin darme a conocer y por pura curiosidad, movido de mi deseo de ver cómo se desarrolla la construcción de nuestra escuadra y nuestros intereses marítimos

en los tres arsenales. He visto la labor que en ellos se realiza, y confieso, señores Senadores, que quedé satisfecho, pues cuando los arsenales estaban en manos del Estado y en su administración no tenían el orden, la limpieza, la buena organización industrial que ahora se aprecia en aquellas factorías.

El crucero *Reina Victoria Eugenia* está ya para terminar, y será uno de uno de los buques que puedan prestar más útiles servicios a la Patria. Están, además, en construcción adelantada dos cruceros rápidos, el *Blas de Lezo* y el *Méndez Núñez*, y con todas aquellas previsiones oportunas están dispuestos los Arsenales para comenzar la construcción de los nuevos cruceros rápidos y de las demás unidades que se proyectan en la segunda escuadra, y podrá llevarse a cabo con todas aquellas actividades que podían esperarse y que eran de desear. Otros cruceros rápidos—no tienen todavía nombre, según creo—están en estudio y preparación, y alguno de ellos pronto podrá ser botado. La Sociedad de Construcción Naval ha establecido importantísimas fábricas y elementos industriales poderosos que sin duda producirán a la Nación grandes beneficios, haciendo que todos los elementos de construcción sean de fabricación nacional, y lo mismo en los magníficos astilleros de Sestao y del Nervión que en la factoría, que también he visitado, de Reinosa, y la de Matagorda, en La Carraca, y el astillero de Cartagena, en el que se construyen submarinos, cañoneros y unidades pequeñas; en todos ellos se ve la vida activísima, importante, que ha llegado a alcanzar la construcción naval con una dirección inteligente y capacitada para poder realizar una obra tan necesaria. Creo que es mi deber expresarlo ante el Senado, porque fui uno de los que más combatieron el arrendamiento de los arsenales, ya que ha sido un éxito la idea, y que el resultado es eficaz, porque aquellas Maestran-

zas, que estaban ya educadas y preparadas en los tres apostaderos del Estado, hoy se hallan en mejores condiciones puesto que aumentó y se perfeccionó el trabajo, y con los adelantos modernos en la fabricación se ha logrado educar y enseñar al obrero naval en condiciones inmejorables, y si no se hubiera hecho esto, el abandono de los arsenales nos hubiera llevado a un verdadero desastre naval.

Yo sostuve (y divago un poco y cambio alguna veces de tema, porque no quiero ser pesado ni tampoco dejar de decir aquello que acude a mi memoria en el momento en que hablo), yo defendí, convencido por el almirante Percy Scott, la utilidad extraordinaria del submarino como instrumento de guerra para la Marina, y pedí que España apreciara la verdadera conveniencia de la construcción de submarinos. No era posible en un momento preparar en España la fabricación de todos los elementos complejissimos que los submarinos han de tener, y fué preciso adquirir submarinos en los Estados Unidos y también en Italia; pero al visitar, hace pocos meses, el Arsenal de Cartagena, pude observar hasta qué extremo de perfección se ha llegado para poder construir en España magníficos submarinos, no pequeños sumergibles sino submarinos que tienen un desplazamiento de 900 toneladas a flote, y 1.125 sumergidos, que ya, desde el punto de vista práctico de la arquitectura naval, es un tipo de submarino grande importantísimo. Ahora mismo hemos podido presenciar cuáles son los resultados de la utilización de submarinos, pues que ya he dicho que desde Melilla a Alhucemas han sido ellos los que han prestado mejor servicio. Su empleo fué muy oportuno, y por ello felicito a los que propusieran esas órdenes y al señor ministro de Marina por haber dicho que se debían usar esos buques, ya que se creía que el submarino sólo servía para lanzar un torpedo y echar a pique un barco, cuando el submarino es un buque utilísi-

mo, que presta servicios humanitarios y beneficiosos en la guerra y en la paz; no es sólo, por lo tanto, un elemento destructor. Los seis submarinos que se encargan de su construcción a la Constructora Naval—algunos están muy adelantados y han de ser, indudablemente, de mejores condiciones que los otros que se han adquirido en el extranjero; pero, además de los submarinos, se construyen torpederos, cañoneros, destroyers, lanzaminas y otros buques auxiliares y las varias unidades pequeñas que son indispensables para una modesta escuadra, y seguramente lo que más necesita España para la defensa de sus costas y bases navales, que podrán prestar servicios muy útiles en el archipiélago balear y en el canario, en la costa de Africa y hasta en Guinea y en Fernando Póo, colonias que deben mirarse con más atención de la que en la actualidad se les presta.

Las escuadras inglesa y alemana

Ya que de los submarinos hemos hablado, sostendré mi modesto criterio, después de haber examinado, con aquella observación profana que puede tener un hombre que sólo dedica a estos conocimientos el sentido común y su interés patriótico, lo que pasa en otros países. Saben muchos señores senadores que mi ilustre e inovidable jefe Sr. Canalejas, malogrado infamemente por la Patria, tuvo el pensamiento, que realicé, de que yo informara al Gobierno que tan dignamente presidía, acerca de las construcciones navales que se hacían fuera de España, tanto de Marina de guerra, como de Marina mercante. Cumpliendo su honroso encargo visité las bases navales de Inglaterra y Alemania y asistí a las maniobras del Báltico y a las del Canal de San Jorge, verificadas en los años 1910 y 1911. Pude observar cuanto consideré conveniente y necesario—puesto que por su recomendación me abrieron todas las puertas y recibí grandísimas atenciones que no podía merecer personalmente por mi insignificancia—

lo mismo en la escuadra del Báltico, que en la del Canal de San Jorge, y pude ver, con los anteojos cortísimos de la vulgaridad de mis conocimientos, cuáles eran los elementos prácticos y útiles en la moderna construcción de Escuadras. Las operaciones que presencié en el Báltico, en su conjunto me dejaron admirado, verdaderamente entusiasmado, y no debe haber en esto un elogio exagerado, puesto que nunca he sido germanófilo, sino todo lo contrario, y debo hacer constar que recibí tal impresión de la manera maravillosa como estaba organizada la Escuadra alemana, que yo nunca pude pensar que un pueblo que estaba casi encerrado en el centro de Europa pudiera llegar a tener una organización naval tan magnífica. Visité las dos principales bases navales de Alemania, la del mar del Norte y la del Báltico; pero las maniobras se celebraron en el Báltico. El almirante de la Escuadra, general Hunderdoff puso a mi disposición uno de los cruceros ligeros de 2.500 toneladas, el *Hela*, de condiciones admirables para la misión que yo había de desempeñar. Asistí a todas las maniobras; pude presenciar la lucha simulada entre torpederos y cruceros, entre acorazados y cruceros, y solamente vi muy a la ligera, pues era el buque misterioso que no debían conocer los extranjeros y fueron los submarinos, que también asistieron a las maniobras navales, y en mi presencia hicieron volar con sus torpedos enormes cascos de buques desechados de la Escuadra, los submarinos, que no se querían enseñar, y esos fueron los únicos barcos que no visité mas que por fuera; los demás pude examinarlos y estudiarlos detenidamente, y no he visto jamás, a pesar de mi antigua afición a estas cosas navales y de haber asistido a muchas maniobras un espectáculo parecido, pues semejaba las grandes operaciones de 150 barcos de todas clases a esas grandes orquestas que, dirigidas por un gran maestro, todos sus instrumentos obedecían a su mano con armonía extraordi-

na, daba sus notas cada instrumento con precisión admirable en el momento oportuno; nunca creí que una organización naval como aquella que yo contemplé admirado pudiera llegar a desaparecer en dos años o en una hora; lo cierto es que toda aquella poderosísima Escuadra alemana ha quedado destruída; y entonces pensaba yo que para qué tenía España que construir acorazados. ¿No tenía yo razón cuando decía que no se debiera construir acorazados de ninguna manera? Porque de todo aquello se desprende la enseñanza de que los acorazados alemanes, en la batalla de Jutlandia, la mayor parte quedaron sobre el mar por el admirable auxilio de la Escuadra submarina, a pesar de que los barcos alemanes habían de luchar con la Marina más poderosa y mejor organizada del mundo. Y sobre este particular debo decir que si admirado estuve al asistir a las maniobras navales del Báltico, aún más admirado quedé de la magnificencia, la precisión y la técnica y la presentación de la poderosísima Escuadra inglesa; entonces no podría preverse por nadie cuál de las dos Escuadras sería la vencedora el día de la lucha, porque no se percibía ninguna diferencia entre las condiciones de pericia e inteligencia de Jellicoe, Fisher, Beatty y Percy Scott, y los grandes almirantes alemanes Tirpitz y Huldendorff, pues cada uno lo que hacía era prepararse para la defensa y el ataque, y, en definitiva, para la anhelada victoria de una de las dos Escuadras más admirables y potentes que puede soñarse, la Escuadra alemana y la Escuadra inglesa, y que su afán de predominio ha sido la causa de la guerra, porque la emulación, el dominio del mar y del comercio mundial a que aspiraban esos dos pueblos es lo que trajo la desdichada guerra, que ha sumido a la economía del mundo en la situación tristísima en que hoy se encuentra.

Pues las naciones victoriosas—si pudiéramos llamar victoria o la que haya podido obtener Inglaterra, Francia y los Es-

tados Unidos, no la ha habido, que después de todo se puede afirmar que la única victoriosa hasta cierto punto ha sido la última, ya que llenó a Europa de todos sus productos y elementos de guerra y trajo el dinero necesario para el sostenimiento de la campaña, quedando sobre las naciones aliadas el peso de una deuda inmensa y horrible, no siendo, por tanto, aquella guerra beneficiosa en termino para ninguno de los países beligerantes (hago este inciso porque bien saben los señores senadores que soy un poco desordenado en la exposición de mi pensamiento, no sólo por mi temperamento, sino por la manera cómo afluyen mis ideas, lo que me hace considerar convenientes algunas veces, para mayor claridad, los incisos)—; las naciones vencedoras, al llegar el armisticio, y al establecerse la paz entre los pueblos que fueron beligerantes, todos pensaron en que era necesario adoptar los medios para llegar al desarme, no sólo de sus armadas, sino de sus ejércitos, y no los encuentran, por más esfuerzos que realizan en sus repetidas Conferencias, porque ninguna nación se fía de las demás.

Se organizó para ello la Conferencia de Washington, que se dijo que era para llegar a reducir la construcción de nuevas unidades para sus Escuadras en Inglaterra, Francia, los Estados Unidos, y, sobre todo, en el Japón, que es el que todavía, por sus conocidas aspiraciones al dominio del mundo, puede ser temible, puesto que quieto y tranquilo se ha estado durante la guerra europea, continuando construyendo buques, y ya no es posible que los presupuestos de las grandes potencias puedan resistir los enormes gastos de la construcción de los seis «superdreagnouts», por ejemplo, que tenía proyectados los Estados Unidos, y que había de costar cada uno más de 200 millones de pesetas. Fue necesario, por la falta de medios económicos, que Inglaterra parase sus construcciones; era indispensable obligar al Japón a que re-

dujera sus programas y sus proyectos; pero Alemania, vencida, que aún se defiende por esa admirable organización de su disciplina social, y a la que se había despojado de su Marina mercante, que era una de las más brillantes, la más importante del mundo, que era casi superior a las de Inglaterra y a la de los Estados Unidos (porque ninguna más que ella poseía buques como el «Imperator», el «Watherland» y el «Bismarck», de más de 50.000 toneladas); Alemania, abatida, a pesar de haber perdido todas esas Escuadras militares y mercantes, extraordinarias, maravillosas, y aquellos buques hermosísimos de la Compañía «Hamburgo América Linie», ha empezado a resurgir como el ave fénix de sus cenizas, y la vida económica de ese pueblo de envidiable disciplina social, aunque tiene cosas que para mí son odiosas, como el imperialismo muerto, el militarismo agonizante, al año y medio de la guerra hace que salgan de la bahía de Hamburgo sus buques nuevos, construídos por sus poderosos elementos navales, y organiza otra vez una Marina mercante que le ponga en comunicación con todas las naciones del mundo y principalmente con América.

Cuando se ven estos ejemplos en los pueblos que se consideran aplastados y vencidos, debemos pensar en el caso de nuestra modesta España, que durante la guerra pudo hacer mucho más de lo que hizo, en cuanto a nuestra economía se refiere; nuestros gobernantes, tanto conservadores y liberales, todos los que nos gobernaron, desde los más retrógrados a los más avanzados, todos, absolutamente todos, debieron cuidarse más del porvenir de España cuando la peseta era la reina de la moneda del mundo. Entonces fué cuando se empezaron a traer cargamentos de oro para el Banco de España, que a la vez que éste atendía a su conveniencia particular, muy atentamente, con actividad muy bien dirigida para que sus accionistas tuviesen grandes dividendos

y constituía una reserva mayor de oro para que el billete estuviese bien garantizado, no se preocupaba de que el Estado no se cuidó, por su cuenta, de traer oro y de que no bajase su elevado precio la peseta, que valía más que el dólar y que hoy se hubiera conseguido que la peseta conservase su predominio alcanzado. Cuando el dólar estaba a tres pesetas bien pudo traerse oro para prevenir el mañana; pero parece que está siempre completamente perturbada la dirección de nuestros asuntos financieros y económicos, pues, insensata, España se mete en la boca del lobo, como se dice vulgarmente, en la funestísima campaña de Africa, donde se despilfarra el dinero de tal modo, que se gastan ya cerca de dosmil millones, y antes todo lo que hubiera podido ser defensa de la economía nacional, como es elevar el valor de la peseta, no se hizo. Estoy seguro—y como hablo por mi cuenta puedo permitirme estos desahogos—de que si otros gobernantes existieran—si no hubiéramos tenido la horrorosa desgracia del asesinato de Canalejas, este admirable gobernante lo hubiera hecho—, en los momentos en que las demás naciones tenían que luchar y defenderse, en que Francia tenía que mirar sólo a su terrible pugna con Alemania, se habría hecho lo que ya Canalejas hizo en Alcazarquivir, y Tánger estaría en poder de España desde hace mucho tiempo y no lamentaríamos a estas horas la lucha de unas negociaciones que no sabemos el resultado que llegarán a tener.

Pero, en fin, vamos a las cosas navales, porque he hablado de muchas cosas que, aunque tienen relación con la Marina, no entran precisamente dentro de los temas que al Presupuesto se refieren.

La misión española a América

Yo quisiera, señor Ministro de Marina, que S. S. pudiera decir en la Cámara, que es decirlo ante el país, en qué estado se encuentra la construcción de la segunda escuadra, y que

por su voz autorizada pudiéramos saber y conocer cuáles son los buques que podrán estar en servicio pronto para algo que considero yo de suma importancia, extrema, para el porvenir de la Patria, que son las relaciones hispanoamericanas. Yo estimo, señor Ministro de Marina, que esos cañoneros de nueva construcción, que honran los nombres de los mártires políticos de la Patria, aquellos que murieron en la Presidencia del Gobierno, entregando su vida en holocausto de la nación española, Cánovas, Canalejas y Dato—y felicito a los que iniciaron la idea de poner estos nombres a los buques de referencia—. estimo que dichos tres cañoneros deben ser los que concurren a América, como también el crucero *Reina Victoria Eugenia*, cuyas obras están próximas a terminarse, y si es posible, otros cruceros, llevando al Rey como la más alta representación de la Patria, con una misión altísima española que deba invitar a aquellos países hermanos para que asistan a nuestra Exposición de Sevilla, el acto de más importancia internacional hispanoamericana que ha de celebrarse; visitar en nombre de España esos países, que en toda hora y en todo momento demuestran con entusiasmo su amor a la madre Patria. Yo quisiera que esto pudiera ocurrir cuanto antes por convenir a España mucho. Comprendo la natural reserva del Gobierno para contestar a esto y las dificultades del viaje del Rey; pero yo creo que no se puede aplazar, porque estos asuntos, que ya tienen relación con el Jefe del Estado y la significación de la Patria, no pueden estar manoseados. Yo creo que cuando la guerra de Marruecos lo permita, tanto económicamente como por otras razones que no es del caso enumerar ahora, debe ir S. M. el Rey a cumplir esta honrosa misión, que en su deseo y en su anhelo late a cada momento. Yo entonces quisiera que el señor Bergamín, digno Ministro de Hacienda, ya no lo fuera y que con su demostrado amor a la Patria, su cultura y su talen-

to, que desde el punto de vista de su significación jurídica es admirado, no sólo en España, sino en todo el mundo, vaya a las Repúblicas americanas y sea el que intervenga en las relaciones jurídicas que prepara activamente el proyectado Congreso de Sevilla en todo lo que signifique unidad de legislación entre España y América. Yo deseo que otro de nuestros más cultos compañeros, el señor conde de Jimeno, que es precisamente de la Sección Científica, pueda ir a honrarnos con su hermosa palabra. Anhele que el señor Alba, que representa positivamente una de las autoridades más altas en las cuestiones económicas más importantes de España, pueda ir a estudiar y proponer las relaciones económicas con aquellas Repúblicas. Deseo que el señor conde de López Muñoz, nuestro ilustre compañero, cuya elocuentísima palabra había de ser tan gratamente oída en América, vaya también ostentando la representación de la Sección Artística de este Certamen, y que el erudito señor marqués de Figueroa, dignísimo académico de la Lengua e ilustre presidente de la Sección Literaria, pueda ir también. Y de esta manera, estas altas representaciones de la Patria; sean las que yendo en los buques de nuestra Armada, inviten a aquellos países hispanos a nuestra Exposición sevillana, porque la trascendencia del Certamen de Sevilla ha de ser tan grande que ha de venir a consolidar de manera definitiva los vínculos espirituales eternos de los pueblos de nuestra raza, y no solamente con los del Sur de América, sino con aquellos otros del Norte, que tienen un anhelo extraordinario de estar en cordialidad y en comunicación constante con España, aunque tengamos todavía tristezas que vamos olvidando, porque la cultura y la civilización hacen que se guarden unos pueblos a otros las consideraciones debidas.

Respecto al viaje del Rey, tengo que insistir constantemente, aunque los señores Ministros de Marina y de Hacienda

hagan lo mismo que anteayer hiciera el señor Ministro de Estado, cuando yo solicitaba su contestación sobre un punto determinado, cual era el de por qué no concurre España a las Exposiciones anunciadas de Río Janeiro y Buenos Aires. No me dijo una palabra; yo quise ser discreto, y no insistí solicitando contestación; pero es muy cierto que si España está invitada a la Exposición que ha de celebrarse en Río Janeiro, que, según me aseguran, no será hasta el año 1923, y a la que ha de tener lugar en Buenos Aires este año, y no asiste a pesar de que oficialmente se ha hecho la invitación; a mi juicio, se hace mal. Por eso yo ruego al señor Ministro de Marina haga cuanto esté en su mano respecto de ese particular, ya que su compañero el de Estado ha contestado por carta a las Cámaras de Comercio de Buenos Aires y Río Janeiro diciendo que, a falta de medios económicos y de consignación necesaria en el Presupuesto para los gastos que esto ocasionaría, no permiten a España concurrir a dichos países ni construir un pabellón en dichos Certámenes, siendo muy probable que esto sea motivo para que estas naciones americanas desistan de venir a construirlos en Sevilla, cuya resolución es una de las pocas cosas que están pendientes de organización en la Exposición próxima a celebrarse.

Yo me hubiera alegrado mucho haber escuchado sobre este particular en la tarde de anteayer la voz autorizada de los dignos representantes de la provincia de Sevilla, mis muy queridos amigos los señores Rodríguez Rivas y Ternero, porque estimo que estarán de completo acuerdo con mis manifestaciones.

Es necesario que ya que no concurrámos, como debiéramos, con la modestia de nuestros recursos a dichas Exposiciones, construyendo un modesto pabellón donde pudiera sostenerse nuestra bandera, y si ya no fuese posible resolver-

lo, que no deje de ir un crucero o cañonero de la Armada, con la bandera española a Buenos Aires y Río Janeiro, porque de este modo la representación de España estará en aquellos sitios, donde no debiera faltar nunca. Cuando yo en otra ocasión defendía la construcción de unidades pequeñas de la escuadra, era precisamente porque estimaba que la bandera de España debe estar en América en un buque español en todos los puertos principales americanos, lo mismo del Norte que del Sur. Allí deben ver como su propia bandera la nuestra, no sólo los cinco millones de españoles nacionales que en América residen, sino los ochenta millones de seres que hablan la lengua española y que tienen como un honor muy grande el considerarse hijos de España.

Esto es conveniente, no sólo desde el punto de vista del amor a la Patria y de la conveniencia de las comunicaciones intelectuales y espirituales con América, sino en lo material, porque hemos de tratar de fomentar todas las relaciones de España y América con nuestro comercio, toda vez que los comerciantes españoles de América constituyen allí una riqueza extraordinaria, pues en algunos países la mayor riqueza es la de sus capitales, y en otros la mayor influencia es la de los comerciantes españoles, que no comercian con los productos de España porque no los tienen ni los pueden llevar, en razón a que no hay buques para conducirlos, sino que comercian con artículos alemanes, ingleses o americanos. En América hay productos importantísimos, como ocurre en la Argentina con las carnes, respecto de los cuales existe en nuestro país cierta oposición a que se puedan importar a España carnes congeladas; pero, ¿por qué no se traen las reses en pie, como vulgarmente se dice, ganado en vivo, cuando sabemos que una vaca cuesta cinco y seis pesos en la Argentina? ¿Por qué no se estimula el comercio de los curtidos, que allí tienen, relativamente, un precio insignificante com-

parados con los de aquí? ¿Por qué no se traen las frutas tropicales y el tabaco de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico? ¿Por qué no se procura que el petróleo, combustible indispensable para la navegación, aviación y transportes en general, venga de Méjico, que es el país productor más importante? ¿Por qué no se estudian todas estas cuestiones y se centralizan en un Ministerio estas secciones, en lugar de depender un día del Ministerio del Trabajo, otro del de Fomento y otro del de Marina, cuando de este último debe depender en absoluto toda la organización de tales asuntos?

Estimo, señor Ministro de Marina, que debe tener presente el Gobierno que el primer viaje de los buques que están para terminarse, los cañoneros de Cartagena y los cruceros del Ferrol debían ser para llevar una misión a América, invitando a aquellos países a la Exposición de Sevilla, para que vinieran los representantes de aquellos pueblos a Sevilla. Y ya que el Sr. Ministro de Estado no dijo ni una sola palabra de por qué no podía construirse un edificio en Río Janeiro y otro en Buenos Aires, suplico al señor Ministro de Marina que los buques lleven el pabellón honroso de la Patria a aquellos países cuando celebren sus Exposiciones.

La aviación, los submarinos y los acorazados

Creo, señores, que la desastrosa guerra europea servirá de lección para que los hombres buenos e inteligentes y los pueblos cultos se convenzan al fin de que la guerra no es nunca el camino del progreso. Estimo que en el pensamiento de las naciones y de sus grandes inteligencias ha de estar que todo el esfuerzo que realicen debe ser con la mira puesta en la paz universal, y que no deben tener más que las indispensables armas de defensa, ya que los pueblos no gozan aún de la civilización necesaria para que no existan luchas y para que las cuestiones se resuelvan por medio de un honroso

arbitraje; por lo cual creo que no se deben construir grandes buques, sino otros modestos, que caben mejor dentro de las posibilidades económicas, y que sirvan, más que para la defensa, para establecer la comunicación de los pueblos entre sí. Por esto desearía que los buques en construcción, aunque de llevar sus cañones y sus tubos lanzatorpedos, estos en ellos sólo deben significar un recuerdo y el deseo de defender a la Patria, debiendo, ante todo, tender a ser útiles para la paz.

Tengo muchos datos relacionados con estos asuntos a que me estoy refiriendo; pero no he querido utilizar ninguno de ellos, a pesar de que no resisto la tentación de leer una interesante opinión de un distinguido e ilustre almirante inglés.

Satisfaciendo con ello necesidades de mi espíritu, leo frecuentemente todas las revistas de Marina que se publican en Inglaterra, en los Estados Unidos, en Alemania y especialmente la «Revista General de Marina», de España, redactada por dignísimos jefes y oficiales de la Armada; revista cultísima, en la que se trata y se nos da a conocer todo aquello que signifique nota de adelanto y de progreso en cada una de las materias que con la Armada y con la Ciencia se relacionan. Muy particularmente dedico mi atención a lo que afecta a la construcción de buques, especialmente de submarinos y de aviones; todo aquello, en fin, que con la aviación y la navegación está relacionado.

Antes de ahora, aquí en el Senado, he sustentado mi opinión, apoyada en la muy prestigiosa de uno de los más ilustres marinos del mundo, el almirante Percy Scott. En las revistas inglesas siempre se consignan las opiniones de este sabio marino sobre diferentes materias, y yo procuro dar a conocer y estudiar estas opiniones, que no quiero dejar de conocer al Senado, particularmente en lo que a aviones y submarinos se refiere. En el número de abril último de la intere-

santísima «Revista General de la Marina», y enviado por el digno agregado naval de España en Londres, he leído un artículo del que son los párrafos siguientes, que por ser muy breves voy a dar a conocer a la Cámara:

«*La aviación y los acorazados.*—En la Prensa diaria y revistas técnicas se acentúa la campaña en contra de la construcción de acorazados y en pro de la aviación; uno de los más acérrimos partidarios del poder aéreo y de la desaparición de los acorazados es el almirante sir Percy Scott, hasta el punto de que a éstos les niega toda eficacia en las futuras guerras. Damos a conocer una carta suya dirigida al *Daily Mail*, y también las declaraciones del capitán Guest y de otros miembros parlamentarios durante la discusión del presupuesto del aire en el Congreso, información que nos remite nuestro agregado naval en Europa.»

En nuestra Marina, casi todos, desde el queridísimo amigo el ilustre almirante Auñón, marqués de Pilares, hasta los alféreces de navío, son defensores casi todos de los grandes acorazados. Ellos podrán tener razón, pero yo creo que la tiene el almirante Percy Scott.

He aquí lo que dice la carta de sir Percy Scott, que yo entregaré a los señores taquígrafos:

«Señor director del *Daily Mail*.—Muy señor mío: ¿Para qué sirve un acorazado? No lo sé, y hasta ahora no he encontrado quien lo sepa. Las únicas contestaciones recibidas respecto a este punto han sido «que en las condiciones de guerra actuales no sirve para nada». Estas contestaciones no proceden de los Lores del Almirantazgo, quienes, naturalmente, no conocen nada del asunto, sino del almirante Fisher, de un guardiamarina y de varios oficiales distinguidos capaces de expresar su opinión juiciosamente.

»Para informar al público voy a decirle para qué servía un acorazado: un acorazado podía combatir con un semejante

o con otro buque de guerra más pequeño, pero era a su vez vulnerable a los torpedos, a las minas y a los submarinos. Estos hechos quedaron demostrados en la guerra última. Desde entonces se ha perfeccionado otro enemigo del acorazado, el ataque aéreo, llegando a tal grado de progreso, que una bomba lanzada por un hombre desde un aeroplano, puede echar a pique a un *Leviatan* de 35.000 toneladas que, con 1.000 hombres de tripulación entre oficiales y marinería, cuesta nueve millones y medio de libras esterlinas su mantenimiento al año.

»El país, que paga seis chelines por libra de contribución, debe tomar nota y saber lo que ello significa, pero fácilmente lo comprenderá cuando se le diga no hay acorazado que pueda librarse de un ataque aéreo al hallarse dentro de las 500 millas de las aguas que bañan las costas del país enemigo, y aún no estará seguro a unas 20 millas de su propia base. Los barcos porta-aviones caminan a doble velocidad que los acorazados, y los aeroplanos diez veces más rápidamente. Antes que recorra el pobre buque la distancia, será objeto de un ataque.

»En otras épocas cuando un país no quería someterse a las condiciones que le imponíamos, mandábamos una escuadra a sus puertos conminándole con un bombardeo. La nueva arma ha hecho esto imposible. La guerra marítima de hoy se mantiene lo más lejos posible de los puertos enemigos. (Prueba de ello lo ocurrido durante la guerra europea. El combate de las islas Hawai.)

»Ocasión es la presente para que los que pretenden construir acorazados digan qué es lo llamado a realizar por éstos, y es deber de cada ciudadano animado de patrióticos sentimientos el negarse a pagar 50 millones por dos nuevos buques que no van a servir de nada. En las futuras elecciones generales ningún candidato deberá obtener voto como

no se comprometa a detener la construcción de los acorazados.

»El actual estado de nuestro Tesoro y las contribuciones no es el más oportuno para darnos el placer de gastar el dinero del que paga, de un modo criminal y desesperado, despilfarrándolo con premeditación vituperalmente. — Percy Scott (Firmado).»

He considerado interesante leer la carta del almirante sir Percy Scott, dado que mi modesta personalidad no puede tener autoridad alguna para sentar afirmaciones de esta naturaleza.

Sevilla estación aérea

Ya que a la aviación me he referido, he de rogar al señor Ministro de Marina que organice seriamente la construcción de hidroaviones para la Armada y de toda clase de aparatos de aviación, porque en el Ministerio de Marina es donde hay personal apto, donde hay maestranza preparada, donde existen los elementos necesarios para que la construcción pueda realizarse; acaso por la Constructora Naval, que tantas veces ha demostrado su capacidad técnica y las condiciones que reúne para construir buques y elementos de toda clase para la Armada y que, además, tiene establecidos magníficos organismos fabriles en Bilbao, en Reinosa y en Matagorda, además de los que tiene organizados en los antiguos departamentos marítimos. Creo que sería muy oportuno que se lleve a Sevilla algo que pudiese convenir, y que siendo utilísimo, mi querida tierra también necesita. Sevilla ha sido designada, por sus condiciones, como una de las estaciones de aviación mejores del mundo; el Ayuntamiento de aquella ciudad tiene una dehesa llamada de Tablada, que es el terreno más a propósito, de los señalados en todo el mundo, para el aterrizaje de aeronaves.

En Sevilla se va a establecer, probablemente, el punto de

partida de una línea de comunicación aérea con la América del Sur, con la Argentina principalmente, y otra línea de comunicación con la América Central hasta Méjico. Todos estos proyectos los conocen los señores Senadores, y los expuso el comandante de Ingenieros señor Herrera en el Ateneo de manera brillantísima. Pues bien, en la dehesa de Tablada, que pronto va a ser una isla del Guadalquivir, puesto que ha sido cruzada por el canal que se construye, llamado la corta de Tablada, obra de extraordinaria importancia para la navegación de dicho río Guadalquivir, se debiera establecer una factoría que estuviera en relación directa con el Estado, como lo están los arsenales por lo que afecta a la construcción de barcos, para la construcción de hidroaviones y aeronaves de todas clases, ya que Sevilla ha de ser pronto el punto de comunicación con todos los países del mundo por medio de la aviación. Creo que la entidad más capacitada para realizarlo podría ser—me atrevo a indicarlo también—la importantísima Sociedad Española de Construcción Naval, ya que gracias a ella tiene España nacionalizados todos los elementos poderosos para la construcción naval aérea. Al Gobierno y a la Constructora Naval entrego mi iniciativa.

Debe pensarse en esto, a ver si resulta algo análogo a lo que ocurrió cuando este vulgar profano dijo en este sitio que los acorazados de combate no servirían para nada, y para nada han servido; que pueda llegar a decirse: «Pues Palomo fué el que dijo que se debían hacer hidroaviones en Sevilla.» Esto lo digo por las condiciones estratégicas, particulares y de todo orden que tiene aquella hermosa capital, para la que, en mi entusiasmo por ella, yo apetezco siempre todo lo más agradable; y perdonen también una digresión algo literaria y emotiva los señores Senadores. Entre mis constantes oraciones a Sevilla hay una que digo todos los días, acordándome de ella:

«Sevilla, tierra querida
donde vi la luz primera,
donde gocé de la vida,
donde morir me quisiera.»

Por otra parte, Sevilla es también la estación naval interior más importante de España, porque tiene un puerto admirable, en el que pueden entrar buques de más de 7.000 toneladas. El único puerto análogo que existe en Europa es el de Hamburgo, que está también precisamente a 100 kilómetros de la desembocadura del Elba, como está la desembocadura del Guadalquivir de Sevilla a 100 kilómetros de navegación hasta Sanlúcar de Barrameda. De modo que Sevilla que, con Hamburgo, repito, son los dos ejemplares de puertos interiores de mayor importancia de Europa, y podría servir de vía la más útil de comunicación con América, pues a pesar de lo que se dice que los sevillanos somos flojos y perezosos, lo cierto es que Sevilla tiene hoy tres importantes Compañías de navegación en comunicación constante con América, y en los astilleros particulares de la Sociedad Española de Construcción Naval, a que tanto me he referido, se están haciendo ahora dos buques para alguna de esas Empresas, uno en Bilbao y otro en El Ferrol.

Las Compañías sevillanas son las que en primer término se han cuidado, cuando ha habido en España una entidad industrial perfectamente capacitada para construir buques, de dejar de comprarlos en el extranjero. En Sevilla se sostienen cuatro o cinco Compañías de navegación, de las más importantes de las españolas, y con singulares condiciones para todas las industrias navales; bien convendría que la Constructora Naval, con el apoyo del Estado, estableciera también allí una factoría para la construcción de hidroaviones y aeronaves.

Perdonen los señores Senadores, pero se me ocurren muchas consideraciones sobre esta materia, y voy siendo dema-

siado extenso y me hago cargo de que no tengo derecho a molestar más a la Cámara con la exposición de mis ideas desarticuladas y de mi manera de pensar en estas cuestiones. Creo, por otra parte, que he dicho lo suficiente para demostrar que la Marina española subsistirá en España, aunque no quisiera ni la representación de ella misma, porque España es potencia esencialmente marítima como ninguna otra nación; que es indispensable mirar por el porvenir de España y de nuestras relaciones con América y nuestras comunicaciones marítimas; que todas, absolutamente todas las organizaciones que a la Marina se refieren, lo mismo las militares, que las de navegación, de comercio, científicas, industriales; todas, todas, deben estar regidas por el Ministerio de Marina, que siempre ha de tener aquellas capacidades necesarias para que la dirección distinta de cada uno de los elementos que han de constituir esta organización para que pueda realizarse; que no se lleve la Administración de la Marina de la manera desarticulada actual; que se tenga en cuenta lo que es la riqueza del mar, que tanto han demostrado los sabios modernos, especialmente el que fué nuestro admirado compañero (y que siempre lamento que no se encuentre entre nosotros para ilustrarnos) don Odón de Buen, que tanto ha hecho para dar a conocer la riqueza del mar en todos conceptos, no sólo en lo que a la pesca se refiere, sino acerca de todos los grandes tesoros que hay en el mar... Y como quiera que todo esto hay que mirarlo con la atención que una Nación como España merece, yo lo recomiendo, por lo menos, a la consideración y a la atención del digno señor Ministro de Marina. (*Muy bien, muy bien.*)

Rectificación de Sr. Palomo

El señor PALOMO: Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE: La tiene S. S.

El señor PALOMO: No quiero, señores Senadores, dejar de expresar mi agradecimiento a mi antiguo y querido amigo el señor Guillén Sol, compañero y correligionario mío, y amante, como yo, de nuestro ilustre e inolvidable maestro y jefe. Nos unen vínculos tradicionales de amistad, que ha puesto de manifiesto el señor Guillén Sol al contestar a mis modestas palabras, siendo ello tanto más de agradecer cuanto que no he hecho una sola observación al dictamen sobre el presupuesto, que no he intentado combatir, y la Comisión, a lo que puede contestar y referirse es a lo que haga relación al dictamen. Por tanto, aquellas palabras de consideración exagerada que a mis modestas observaciones ha hecho, son muy agradecidas por mí, y más cuando de este modo ha interpretado quizá el parecer de todos los compañeros que han oído, no sólo con benevolencia que agradezco, sino hasta con gran atención, y me atrevería a decir con agrado, las modestas consideraciones que he formulado.

Yo espero que cuando sea momento de oportunidad, el digno señor Ministro de Marina tenga la bondad de contestarme, porque más que nada me he referido al programa de la Marina para el día de mañana, y no a observaciones al presupuesto.

Quería haber leído todos los datos que he podido conocer y estudiar relativos a los buques que están en construcción; pero como no quiero molestar más tiempo a la Cámara, todo lo que se refiere a estos extremos, que no se contraen a otra cosa que a señalar cuáles son los buques construidos y los que están en construcción, proyectados en el segundo programa de escuadra, lo entregaré a los señores taquígrafos para que tengan la bondad de incluirlos en el *Diario de las Sesiones* como documentos interesantes.

Datos a que se ha referido en su discurso el señor Palomo.

FERROL

BUQUES EN CONSTRUCCIÓN

Crucero *Reina Victoria Eugenia*. — Desplazamiento, toneladas 5.590. Velocidad, 25 1/2 nudos, (Ha dado en pruebas 27 nudos próximamente.) Armamento principal, nueve cañones de 15 centímetros y cuatro tubos lanzatorpedos.

Cruceros rápidos *Blas de Lezo* y *Méndez Núñez*. — Desplazamiento, 4.725 toneladas. Velocidad, 29 nudos. Armamento principal, seis cañones de 15 centímetros y doce tubos lanzatorpedos.

BUQUES ADJUDICADOS Y PENDIENTES DE FIRMA EN LA ORDEN DE EJECUCIÓN

Dos cruceros rápidos tipo *F*. — Desplazamiento, 7.975 toneladas. Velocidad, 33 nudos. Armamento principal, ocho cañones de 15 centímetros; cuatro ídem de 10 ídem, anti-áreos, y doce tubos lanzatorpedos.

CARTAGENA

BUQUES EN CONSTRUCCIÓN

Cañoneros *A. Cánovas*, *J. Canalejas* y *E. Dato*. — Desplazamiento, 1.335 toneladas. Velocidad, 15 nudos. Armamento principal, cuatro cañones de 10,1 centímetros.

Destroyers *Alcedo*, *Velasco* y *Juan Lazaga*. — Desplazamiento, 1.154 toneladas. Velocidad, 34 nudos. Armamento, tres cañones de 10,1 centímetros y cuatro tubos lanzatorpedos.

Sumergibles *B-1* al *B-6*. (Tipo 105-F.) — Desplazamiento sumergido, 835 toneladas; ídem en superficie, 557 ídem. Velocidad en superficie, 16 nudos; ídem sumergido, 10 1/2 ídem. Armamento, cuatro tubos lanzatorpedos y un cañón de milímetros 76.

BUQUES ADJUDICADOS Y PENDIENTES DE FIRMA EN LA ORDEN DE EJECUCIÓN

Tres flotillas *leaders* (cabezas de flotilla), tipo *J.*—Desplazamiento, 1.650 toneladas. Velocidad, 36 nudos. Armamento, cinco cañones de 12 centímetros, un cañón de 76 milímetros antiaéreo, seis tubos lanzatorpedos y dos lanzadores de cargas submarinas.

Seis sumergibles, tipo 309-*O.*—Desplazamiento sumergido, 1.120 toneladas; ídem en superficie, 900 ídem. Velocidad en superficie, 16 nudos; ídem sumergido, 8 1/2 ídem. Armamento, seis tubos lanzatorpedos y un cañón de 76 mm.

Discurso del Sr. Rivera, Ministro de Marina

El Sr. Ministro de MARINA (Rivera): Pido la palabra.

El Sr. PRESIDENTE: La tiene Su Señoría.

El Sr. Ministro de MARINA (Rivera): Señores senadores: Ante todo debo manifestar mi sentimiento por no poder contestar como es debido a los discursos pronunciados por los Sres. Palomo y Dómine, a causa de mi falta de condiciones y de mi poca costumbre de hablar en el Parlamento.

El Sr. Palomo, en su interesante discurso, ha hecho alabanzas de la Marina, que yo le agradezco en nombre de ella, y al mismo tiempo ha abogado porque tengamos una gran Marina, como corresponde a una nación como España. Ese sería el ideal de todos o al menos de la mayor parte de los españoles y desde luego todos los que tenemos el honor de pertenecer a esta profesión: pero el Sr. Palomo y todos los Sres. Senadores no ignoran que para tener una gran Marina es necesario que haya una política naval continuada y bien dirigida, y esta política naval es descendiente directa de una política internacional, que a su vez es el ideal de la Nación. Desgraciadamente, ese ideal nacional no existe, o al menos no existe en la fuerza y en la manera que debiera existir, y

por lo tanto, no es posible o esta por lo menos es una de las causas de que no tengamos la gran Marina que debiéramos tener; pero ya que no esta gran política naval de que he hablado, siempre se necesita una política naval, porque de otra manera, no se podría hacer barcos, ni se podría tener organismos, y esa política naval pequeña, posible, es la que estamos observando, por lo menos desde el año 908; en las leyes del año 8 y del año 15, debidas a los ilustres generales Ferrándiz y Miranda, que fueron un acierto, ya que corren al mismo fin y tienen la misma política, aunque parezca que por las diferentes clases de buques que se construyeron por una y otra ley son diferentes, esta política naval de que hablo está muy bien definida, pues en el primer párrafo de la ley del 8 se dice que aquellos organismos que van en aquella ley y aquellas fuerzas navales que se piden son lo necesario para conservar siempre la autonomía e integridad territoriales, habilitando las bases navales para su eficacia militar como defensa, y poder ejercer acción en los mares próximos. Esta política naval iniciada entonces, es la que siguió e inspiró el proyecto del general Miranda, que es que continuase la integridad del territorio y tener habilitadas las Bases navales con fuerzas suficientes para su eficacia militar y ejercer su acción debida en los mares próximos.

El primer programa, o sea el del año 8, el Sr. Palomo habló de él; está terminado, o casi terminado, en sus barcos principales, y el atraso es debido a una porción de causas, entre las que descuella como una de las principales la guerra europea, y los trastornos mundiales, y el desorden de la industria y del comercio, por ella producidos.

El segundo programa de Escuadra, que es del año 15, debido a las mismas causas, no se ha empezado; quiere decir que se ha empezado, pero que no se ha terminado ninguna unidad todavía; va a botarse al agua el primero de los cua-

tro cruceros que indicaba la ley, y pronto también se botará el segundo. Esta fué la primera parte del programa, y puedo asegurar que a menos que sobrevenga alguna causa imprevista, este segundo programa del año 15 se terminará en plazo relativamente breve, y dentro de cuatro años yo espero que todo quede terminado; pero no sólo en su primera parte, sino en su segunda parte, que es lo que dentro de unos días (de días nada más) se ordenará construir, que son dos cruceros rápidos de 7.800 toneladas, seis destroyers de 1.800 y la segunda serie de submarinos, hasta completar el número de 28. Al mismo tiempo que se construyen estos barcos, pues también dedicamos preferente atención a la aviación, que es otro elemento nuevo del que hablaré más tarde, es necesario seguir lo más rápidamente posible en cuanto a la habilitación de las Bases navales; estas Bases navales son las principales de los tres Departamentos y, además, los puntos de apoyo de las Bases secundarias de la ría de Marín y de Mahón, puesto que por ahora se ha prescindido de tener nuevas Bases secundarias; los adelantos en ellas son bastante sensibles: la del Ferrol en La Graña esta muy adelantada, así como la de Cartagena, y yo me propongo activar lo posible la habilitación de la de La Carraca, que es la que está más atrasada y en un estado no muy floreciente; pero por lo mismo que se halla de ese estado, y porque yo considero que, debido a su situación estratégica en la boca del Estrecho, por su proximidad a la costa de Africa y hasta por esos pueblos de la América española, de que también ha hablado el Sr. Palomo, debe terminarse su habilitación en primer término, y me propongo hacer todos los esfuerzos posibles con este objeto. No ha de ser un plan grandioso, porque no tenemos capacidad económica para ello, pero sí se habilitarán de manera que todos nuestros buques, aún los de mayor porte, puedan entrar a abastecerse, carenarse y ha-

bilitarse en La Carraca, como es consiguiente y necesario.

Y terminada la exposición, porque pienso ser muy breve para no molestar a la Cámara, de las Bases navales y de los buques que están construyendo, que es el final de la ley del 15, voy a hablar unos momentos de la aviación.

La aviación, este arma nueva tan interesante y, sobre todo, que ha alcanzado tanto desarrollo, puede decirse que para nosotros no ha empezado hasta hace un año justo. En junio del año pasado fué cuando se iniciaron los primeros trabajos para establecer la Escuela de Aeronáutica naval de Barcelona; es muy meritorio el trabajo llevado a cabo por todos los que han intervenido en este asunto, y sobre todo por el jefe, señor Cardona, quien, desplegando gran actividad, muchas iniciativas y todo su talento, que es muy grande, ha conseguido, no sólo establecer la Escuela de Aeronáutica naval, sino la construcción de los aparatos en España.

Ya se construyen hidroaviones también en Barcelona, al mismo tiempo que sirven todos los talleres para reparar las averías necesarias que, como saben SS. SS., ocurren a diario, porque la aviación, que han dado en llamar el arma de los pobres, es un arma que cuesta sumamente cara, porque aunque los aparatos en sí son baratos, hay que tener muchos si se quiere contar con aviación, y se calcula que se estropean, por término medio; uno y medio por día; así no es extraño que las naciones extranjeras, Francia entre ellas, haya doblado el presupuesto de aviación de 36 millones a 72; que Inglaterra pase de 300 millones, porque tiene unidas las dos aviaciones, y los Estados Unidos pasan de 100 millones de dólares. Nosotros tenemos que ser mucho más modestos en esto, no sólo por nuestros recursos, sino porque empezamos ahora. Uno de los trabajos meritorios que se han hecho en la aviación naval ha sido el transformar el vapor *España*, que hoy día se llama *Dédalo*, en base transportable de avio-

nes y dirigibles para mandarlo a Africa a que coadyuve con el Ejército en las operaciones de Marruecos, cuyo barco está listo hace más de quince días, y por razones de Gobierno no ha ido a la costa de Africa, y se encuentra haciendo experiencias en Santa Pola. Debo decir que ésta no es una fuerza naval aérea, sino una parte de la Escuela de Aeronáutica naval que se trasladará a Africa a hacer ejercicios de guerra. Las fuerzas de aereonáutica naval se establecerán en los aereodromos de las tres bases navales, cuya construcción y habilitación se activa, y entonces será cuando habrá que comprar aparatos en gran número, así como dirigibles, y precisará pedir los créditos oportunos. Por eso en este presupuesto sólo se consignan dos millones, que no son más que para el entretenimiento del material de la Escuela de Aeronáutica naval, que es una de las cosas más importantes, no sólo de la aviación, sino de la Marina en general.

Hay que dedicar preferente atención a la recluta del personal necesario para ello, y esto entra ya en la parte de organización de la Marina, porque realmente, aunque tengamos mucho material, si no hay personal apto para manejarlo, no sólo en calidad, sino en número, serán inútiles todos los esfuerzos y gastos que se hagan. El personal de los buques, así como la dotación de los aparatos de aviación, es hoy día muy difícil de encontrar; no es como antes, que bastaba con escoger entre la gente de mar y con una pequeña educación se tenía el personal. Hoy día, no; como dijo muy bien el señor Palomo, todo con especialidades, no sólo entre los oficiales, sino también en los Cuerpos subalternos y hasta en la marinería. Es este un problema muy difícil, al cual he de dedicar muy preferente atención; pero hasta ahora ha sido muy difícil conseguir resolverlo. Los buques de la escuadra están faltos de marineros; la recluta voluntaria es escasa, y con este motivo, ya el anterior Ministro, para ver de aumentarla, com-

pró dos autovelerós que navegaran por las costas a ver si de ese modo inspiraban el entusiasmo entre las gentes de los puertos, y embarcaban en esos buques haciéndose marineros especialistas.

Pero hay otra causa, además, que se viene notando, no sólo en nuestra Marina, sino aun en las más poderosas. Los marineros entran en los barcos, se gasta mucho dinero en educarlos, pues hay que sostener para ello muchas escuelas, y cuando se han especializado en la profesión, cuando iban a dar fruto, se van a las industrias, y los tres años que han permanecido en la Marina militar son perdidos para ésta; y es que, tanto en la Marina mercante como en las industrias, les ofrecen muy buenos sueldos. En Norteamérica, país muy rico, así como en Inglaterra, se ha querido subsanar esto pagando muy bien; pero ni aun así se ha podido conseguir. ¿Qué diré de nosotros a los señores Senadores, que tan poco dinero tenemos en el Presupuesto? Pero, en fin, estimo que con una organización a propósito, y esforzándonos todo lo posible en atraer a la gente de edad a propósito, a los jóvenes, para que vengan a la Armada, convirtiéndose en esos marineros especialistas voluntarios, esos individuos, cuando sirvan determinado número de años y hagan un examen adecuado, pueden seguir una carrera de clase subalterna, como contra maestres, etc., y encontrar un porvenir bastante halagüeño, puesto que sus sueldos han de ir en aumento. Espero, pues, que con el tiempo—y no creo que tarde mucho—podremos tener los barcos en mejor situación que hoy.

Habló también el señor Palomo de su deseo de mandar a América los tres barcos que llevan los nombres de esos ilustres hombres públicos que se llamaron Cánovas, Canalejas y Dato. Yo, por mi parte, si cuando llegue la ocasión soy Ministro; tendré mucho gusto en ello, y aconsejaré al Gobierno que así lo haga, porque como los señores Senadores

comprenderán, esto no es sólo cuestión del Ministro de Marina; es necesario que el Gobierno esté conforme y que haya la consignación necesaria.

Tengo que dar las gracias al señor Palomo por los elogios que ha hecho del personal de la Marina militar. Es muy conocido S. S. y ha demostrado siempre, tanto en sus discursos como en sus escritos, no sólo su capacidad técnica para hablar de estos asuntos, a que tan aficionado es, sino su cariño y su amor a la Marina (El señor PALOMO: Son muy merecidos.) en cuyo nombre le doy las gracias.

Por último, creo que habló el señor Palomo de que se establezca en Sevilla un aerodromo, y acerca de esto yo debo decir a S. S. que me parece un sitio muy apropiado para ello; pero, como es natural, hay que conceder primacía a las bases navales de Ferrol, Cádiz y Cartagena. Después que estén implantados y desarrollados estos aerodromos, y sobre todo el de La Carraca, si es posible establecer otro más, como se trata de un puerto natural de refugio, muy a propósito para submarinos e hidroaviones, podría establecerse en Sevilla también esa Base que desea S. S.

Creo que he contestado a los principales puntos de que trató el señor Palomo.

El Sr. PRESIDENTE: Tiene la palabra el Sr. Palomo.

El Sr. PALOMO: Agradezco mucho al señor Ministro de Marina sus amables frases y, sobre todo, la exagerada apreciación que ha hecho de mis palabras y de mi competencia. Mis atrevimientos náuticos son muy conocidos en la Marina, porque todos saben que desde niño he dedicado mi atención y mi estudio—siempre dentro de lo vulgar y de lo profano, pero con entusiasmo extraordinario—a cuanto se relaciona con la Marina, que he considerado siempre como uno de los elementos más esenciales para la vida de España; y a todos los deportes y ejercicios propios de la juventud, como

la natación, dirección de balandros, regatas, etc., me dediqué con entusiasmo, demostrando siempre desde la infancia mi afición a las cuestiones de Marina.

El Sr. Ministro, con la discreción indispensable en el puesto que ocupa, no podía comprometerse a darme una contestación por completo satisfactoria en cuanto se refiere mis indicaciones acerca de que era conveniente y necesario a que los cruceros que se están construyendo se dedicarán, antes que a otro servicio, desde luego, a efectuar un viaje a América. No he solicitado, ni lo creo posible por los gastos que había de ocasionar, que estos cruceros tuvieran que estar permanentemente en América; pero sí he creído y creo factible que en misión especial y singular para invitar a los americanos a que concurrieran a la Exposición sevillana, debían acudir aquellos barcos, que llevan nombres simbólicos, de patriotismo, como el de Canalejas, Cánovas y Dato, por lo que significa desde el punto de vista patriótico el recuerdo de aquellos héroes que sacrificaron su vida por la Patria.

Además, los buques en construcción, especialmente los cruceros ligeros «Blas de Lezo» y «Méndez Núñez», son buques de condiciones singulares para estos viajes, y también otros, como el «Reina Victoria Eugenia», que por su nombre y lo que significa, podría llevar la más alta representación del Estado, que es nuestro muy amado Rey Don Alfonso XIII.

Como quiera que se trata de una cosa necesaria, respecto de la cual no se puede contestar que no hay consignación en el Presupuesto, nada pido que se consigne, porque cuando sea preciso ya se cuidarán los Gobiernos de conceder el oportuno crédito y acordar lo que sea indispensable.

Por lo tanto, queda satisfecho con la contestación que se ha servido dar el señor Ministro de Marina y por los buenos propósitos que en éste, como en otros actos de pa-

triotismo en que ha intervenido, ha demostrado Su Señoría.

En cuanto a mi petición sobre el establecimiento de una estación de aviación o aerodromo en Sevilla, seguramente no me ha entendido bien S. S. Comprendo que las bases navales tiene que ser lo primero, porque sin ellas no hay organización naval posible. Lo que yo he dicho es que la dehesa de Tablada es un campo de aterrizaje, por las condiciones que reúne, de los mejores del mundo, al extremo de que los técnicos que fueron a Sevilla, pensaron que por la posición que ocupa al Sur, por las condiciones de clima y porque se ve libre de determinadas corrientes de vientos alisios en sus navegaciones aéreas y por otros motivos, es un sitio insustituible y adecuado, y, además, por las condiciones topográficas del terreno, a la vez que la geográfica, para el objeto indicado. Yo no lo decía para que se estableciese en el puerto de Sevilla una estación o base auxiliar para submarinos, sería muy conveniente porque, probablemente, las aguas del Guadalquivir serán muy a propósito para la conservación de los cascos débiles de los submarinos y para su cuidado y seguridad. Pero no me refería a submarinos, me refería sólo a la aviación, para que éste no tuviera que ser un servicio dependiente por el Estado, sino que también lo organizaran entidades particulares concertadas con el Estado; y por eso indicaba que la acreditada Sociedad Española de Construcción Naval podía ser, si le convenía, la que en todo lo que se refiriese a aeronaves e hidroaviones interviniese; y añadía que esto debía mirarse con interés por el Gobierno, puesto que la iniciativa debía partir del propio Ministerio, para luego solicitar el concurso, la colaboración de aquella entidad fabril e industrial que estimase oportuno concurrir.

Respecto a lo que ha dicho de la marina civil el señor Ministro, estoy completamente conforme. Creo que todo lo de marina y todo lo marítimo debe estar en el Ministerio de

Marina, porque es la manera de que puedan quedar armonizados los servicios del mar; también Dirección de Comercio marítimo, que debería estar igualmente en el Ministerio de Marina, contándose con el concurso de todos los hombres [civiles que fuera necesario, como asimismo en lo que hace relación a la Maestranza y a los obreros, pues la organización científica que tienen ya estas materias, hace que la especialización sea indispensable hasta en la primera mano, y lo mismo el operario electricista que el aviador y el telegrafista, han de estar especializados y dedicados a una sola clase de trabajo. Por lo demás, no tengo sino que agradecer en extremo las amables frases del señor Ministro de Marina; quedando satisfecho de haber contribuido a que en esta discusión se oigan esos ofrecimientos y demostraciones, así como lo expuesto por la palabra elocuente del digno individuo de la Comisión señor Guillén Sol.

El señor Ministro de MARINA (Rivera): Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE: La tiene Su Señoría.

El señor Ministro de MARINA (Rivera): Para dar las gracias a S. S. por estas últimas frases y para decirle que estoy conforme con que la Sociedad Española de Construcción Naval construya los nuevos aparatos de aviación que, con el tiempo, se fabriquen. Su señoría sabe que cuando haya crédito al efecto, con arreglo a las leyes del Estado se verificarán concursos, a los que acudirán todas las entidades que se crean en condiciones de fabricar, no sólo aviones, sino también dirigibles, que también tenemos. Muy capacitada está la Sociedad Española de Construcción Naval con su factoría de Reinosa, además de las cinco que ya tenía establecidas; y con sus diez o doce mil obreros, para tomar a su cargo estas construcciones. Me alegraré mucho de que sea ella la que, en su día, pueda realizarlas y de que S. S. pueda quedar complacido.

POLÍTICA

PRINCIPIOS LIBERALES

Discurriamos en el número anterior de esta Revista acerca de un problema de palpitante actualidad, exponiendo y comentando la sana doctrina democrática de revisión de algunos principios constitucionales, obra redentora de la conjunción de izquierdas, encarnada en la personalidad ilustre del Marqués de Alhucemas, insigne caudillo de esa fuerza política, y hombre público de arraigado y jamás desmentido liberalismo.

Si en España hemos de llegar a convenir necesariamente por la fuerza incontrastable de los hechos, que el problema de Marruecos solo en amplio sentido liberal, en prácticas aplicaciones de la concentración democrática, ha de encontrar su viable solución, dejando de ser la eterna pesadilla de todo Gobierno y el más eficaz respiro de un pueblo angustiado por la pesadez de la carga, cada día más abrumadora, cada minuto más agobiante, fuerza será reconocer también, que la otra cuestión palpitante, viva, que agita y conmueve a España, como imprime al mundo entero sacudidas más o menos violentas, ha de hacerse a su vez eminentemente liberal, si pretendemos llevar por cauces jurídicos, las sensibles convulsiones del grave y gran problema del trabajo.

Estadista de su tiempo, bien sabe el ilustre político cuan árdua es la labor que le espera en las cumbres del Poder, al desarrollar tan importante y vitalísima cuestión, enfocándola—según manifestaba en ocasión solemne en los escaños del Senado español—«*no como obra de caridad*», sino de justicia inexorable, emanada de la autoridad augusta que el ejercicio del poder confiere, cuando prodiga sus manifestaciones paternales. Fomentando el desarrollo de las organizaciones obreras, que han de cimentarse sobre educadores principios de una verdadera instrucción cívica, segregando gérmenes de odios que fermentara la persecución por sistema, para concurrir de este modo a la obra de paz y de cultura que les asigna su altruista función social. Procurando una libertad absoluta en la sindicación, pero ejercitando siempre el Estado, no sólo su noble misión tutelar, sino la acción vigilante que evite a todo trance la malversación de una confianza depositada en aras de una democracia sentida honradamente. Buscando la consagración práctica del principio de que el salario no es una mercancía, al reglamentar la participación en los beneficios. Estableciendo, como Naciones progresivas establecieron ya, verdaderos parlamentos del trabajo, que eleven sus mociones a la más alta representación de la soberanía popular, a fin de que, discutidas con altezas de miras, puedan traducirse en normas jurídicas de eficaces y positivos resultados.

Tal es la empresa que acometerá en su día la concentración democrática que acaudilla el Marqués de Alhucemas, buscando para su Gobierno todas las conquistas de la civilización moderna; saliendo de este modo al paso de las anárquicas manifestaciones del comunismo, que en la revolución y el desorden sólo pretenden sus directores el imperio dominante y despótico de una dictadura odiosa, proclamada en nombre de una libertad bastarda, que fustiga la frente altiva de pueblos que se creyeron neciamente redimidos, para caer estúpidamente. ¡Ni aun siquiera con la gallarda postura de gladiador en el circo!

Y a la vez que esta obra sublime y pacificadora de los espíritus ha de llevar a cabo la magna labor, el más elevado ideal que se enseña por el pensamiento del benemérito prócer, que ha de dedicar la mayor parte de su actividad gubernamental al fomento y desarrollo

de las relaciones con América, estrechando los lazos de unión de aquellos pueblos con la madre patria. Así lo tiene proclamado en distintas actuaciones parlamentarias, como político vidente que comprende y mide en todas sus beneficiosas consecuencias cuáles son los problemas de capitalísimo interés para su pueblo.

Y si hoy consuela al espíritu animado de lucha por el acercamiento hispanoamericanista ver como el Parlamento español ratifica el convenio con la República Argentina, acerca de las condiciones de los obreros de ambos países, víctimas de accidentes de trabajo, laborando por esa compenetración, por esa fusión íntima, más digna de loa por el amparo que representa para las clases humildes y desvalidas, mayor gloria reportará aún, no sólo la continuidad y persistencia en leyes comunes de enseñanza y diversas manifestaciones de la actividad jurídica de las Repúblicas hispánicas y la madre-España, joven siempre para sentir con orgullo la más completa unidad legislativa con sus hijas predilectas, sino lograr por todos los medios al alcance del gobernante, la más amplia comunidad de intereses, que ha de tener por base una más intensa y extensa propaganda comercial, sancionada en los Tratados, y un cultivo fervoroso de la industria en sus múltiples aspectos.

* * *

Las imperiosas vacaciones del estío marcan la tregua concedida. Los vientos otoñales traerán con la caída de la hoja el triunfo de una política nueva, ávida de poner el nombre de España en la más alta cumbre del progreso, y la concentración democrática, nuncio y heraldo de esa política, ostentará orgullosa su mayor timbre de gloria.

MARCELO PASCUAL PALOMO.

Madrid y agosto de 1922.

EL PRESIDENTE ALVEAR

La visita de despedida que el nuevo e insigne presidente de la República Argentina, ha hecho a S. M. el Rey en su actual residencia de Santander, ha sido un brillantísimo acontecimiento patriótico que debe quedar grabado con letras de oro en la historia de España y de la República Argentina, como acto culminante de afirmación de la confraternidad existente entre la madre Patria y sus hijas emancipadas en el continente americano; las que unidas con vínculos eternos, solo aspiran a la compenetración más sincera que debe existir entre los pueblos de la misma raza que expresan sus ideas y sus sentimientos en la misma lengua que inmortalizaron Cervantes y Castelar.

El Centro de Cultura Hispanoamericana envía al jefe electo de la Argentina el respetuoso testimonio de su consideración y aprecio, con motivo de su visita a España, patria de sus abuelos; y en la que deja a su paso recuerdo imperecedero de la nobleza e hidalguía españolas que caracterizan a su ilustre familia.

Seguros estamos de que el tránsito del insigne doctor don Marcelo Torcuato de Alvear por la presidencia de la República del Plata contribuirá poderosamente al progreso y prosperidad de su país prosiguiendo con entusiasmo la labor de acercamiento e intimidad con la Madre Patria que con tan plausible labor ha realizado el cultísimo presidente, el que sucede a don Hipólito Irigoyen, que con fervorosa perseverancia estimuló las fecundas relaciones de confraternidad que hoy existe entre la Argentina y España.

El próximo número de nuestra revista la consagraremos al viaje a España del señor Alvear, ya que la falta de espacio en nuestras columnas nos impide ahora y queremos describirlo con los más completos detalles para conocimiento de nuestros numerosos lectores tanto en España como en

la América española. No queremos sin embargo dejar de publicar hoy las hermosas frases cambiadas en el banquete del palacio de la Magdalena de Santander, entre don Alfonso XIII, Rey de España y don Marcelo T. de Alvear, Presidente de la Republica Argentina, a la llegada de éste a Santander.

Discurso de S. M. el Rey

S. M. el Rey pronunció el siguiente discurso al terminar el banquete.

«Señor Presidente: Son tan grandes, tan íntimos, tan indestructibles los lazos que unen a nuestros respectivos pueblos; tan relevantes las condiciones que adornan a V. E., justificando plenamente la designación de que habeis sido objeto para ocupar la más alta magistratura de la nación Argentina, que no puedo por menos sino expresar y dirigiros mi cordial saludo de bienvenida y de satisfacción con motivo de vstra cortés visita, y la complacencia con que España entera acoge al insigne descendiente del marino ilustre, cuya honrosa memoria consérvase viva en los anales de la Armada española.

Esta visita señor Presidente, difiere de la que habéis hecho a los demás países de Europa.

Venís aquí a vuestro solar, al seno de vuestra tierra, que vió nacer a vuestros mayores, y de donde irradiaron todas las energías de una raza creadora a las admirables naciones que, cual la vuestra, se compenetra con nosotros en las ideas y habla nuestro idioma. Descansan sobre bases tan sólidas los efectos que ligan a nuestros pueblos, que han logrado mantenerse incólumes en las grandes crisis de su existencia, y han de ensancharse y fortificarse más en lo futuro con el concurso de vucencia y vuestra decidida cooperación.

A tal empresa he de prestarme yo, interpretando los anhelos de toda la nación española.

Al alzar mi copa por vucencia y S. E. el señor Irigoyen, me complazco en formular los más fervientes y sinceros votos por la prosperidad y por la grandeza de la noble nación argentina.

Permitidme, además señor Presidente, que os ruego seáis portador de mis afectuosos saludos a aquellos honrados y

laboriosos españoles, que identificados con los intereses de vuestra patria, vienen contribuyendo desde largos años a su progreso, consagrándole su continuo esfuerzo, su inteligencia y su trabajo.»

Discurso del Señor Alvear

El Presidente de la República Argentina, señor Alvear, contestó al discurso pronunciado por D. Alfonso XIII en los siguientes términos:

«Majestad: No sé cómo expresar a Vuestra Majestad el profundo agradecimiento que siento por el homenaje con que, en mi persona, habéis querido honrar a mi patria, así como también múltiples y complejos sentimientos que me embargan, tan íntimos e intensos.

Nada más grato para mí que la acogida de que soy objeto por parte de Vuestra Majestad, la cual me ofrece oportunidad para poner de manifiesto el entrañable afecto que profeso a vuestro pueblo y a vuestra augusta persona.

España, país de tradiciones admirables y fecundo genio, plena de grandeza y de gloria; país habitado por una raza verdaderamente creadora, supo llevar a través del mundo su fuerza y su idealismo, incorporando a la civilización nuevas regiones.

Los gloriosos pendones de Castilla y de León trazaron una ruta, en la cual un navegante audaz debía encontrar la realización de su sueño.

Las jóvenes naciones creadas por vuestro indomable esfuerzo y regadas con vuestra sangre tuvieron, al proseguir su destino, la indomable energía de que los preclaros conquistadores habían dado maravillosos ejemplos en el Nueva Mundo; y hoy día las leyes y costumbres de veinte pueblos son fiel expresión de un inmortal fervor hacia Castilla.

La afinidad espiritual, la fuerza de la sangre y los eslabones familiares nos sujetan a España con tal solidez que esta nación encontrará siempre sus tradiciones allende los mares, pues el amor, la gratitud y su nobleza misma nos han influido estos lazos tan estrechos que hoy unen a los dos países y para afianzar los cuales han contribuido eficazmente los españoles que residen en la Argentina, los cuales apor-

tan su energía, su capacidad y su reconocida honradez, elementos todos ellos de riqueza y prosperidad. Ellos son los mejores obreros del intercambio moral y material entre España y la Argentina, que debe ser consecuencia lógica e ineludible de la afinidad sentimental. A todo ello puedo asegurarnos que, desde el cargo que voy a ocupar, al ejercer mis nuevas funciones ha de prestar preferente y decidida atención,

Si para todo argentino es grato ofrecer a España un saludo cordial, juzgad cuanto lo será para mi al tener el alto honor de hacerlo ante V. M., que encarna de manera tan cabal todas las virtudes de la raza.

Señor: Conozco perfectamente la predilección de vuestro pueblo hacia mi país, y crea V. M. que los sentimientos de mi patria hacia España y hacia Vuestra Augusta persona, no son menos sinceros e intensos.

Al formular de manera fervorosa mis votos en pro de la persistencia de estos entrañables sentimientos, declaro que he de esforzarme en difundirlos y fortalecerlos.

Brindo por los altos destinos de España, por el auge de su civilización, por el logro de sus ideales y por la felicidad de Vuestra Majestad, y de su augusta esposa y de toda la real familia.»