

GALLIPOLI. — GRABATO DE BRAUN Y F. HOGENBERGUS. — SIGLO XVI.

ARQUITECTURA NAVAL (1)

Evolución del buque de combate hasta 1907

DE la Arquitectura naval, como ciencia, no puede asegurarse que haya nacido hasta bien entrado en años el siglo XVIII. Durante la larga serie de los que a éste precedieron, y aun durante el mismo, tan sólo la tradición, condensada en gran número de reglas empíricas, no pocas juiciosas, pero fundadas otras en simples preocupaciones, guiaba a los constructores, hombres en su mayoría incultos y rudos, carpinteros de ribera, más o menos observadores y hábiles, que, en general, no ponían gran empeño en mejorar el sencillo arte que de sus padres habían aprendido.

Es, por lo mismo, admirable el grado de adelanto que, no obstante tan rutinarios recursos, se llegó a alcanzar en formas, estructura y estabilidad de los buques; con lo cual estoy muy lejos de afirmar que no se cometieran a cada paso gravísimos dislates, sobre todo en lo que atañe a la última circunstancia, como ya Euler observaba, por más que de ordinario se construyeran barcos estables (2).

El impulso comunicado a los estudios matemáticos desde fines del siglo XVII había despertado en algunas inteligencias de primer orden el deseo de llevar la luz de estos conocimientos al estudio razonado del buque y sus formas, de los fenómenos que se desarrollan en su movimiento y de las resistencias que tiene que vencer en la marcha.

Estas investigaciones se mantuvieron al principio en un terreno puramente teórico, sin descender con sus conclusiones hasta los astilleros; a ellas se dedicaron, en general, hombres extraños a la práctica de mar, como Pardies, Juan y Daniel Bernouilli, Huighens, Hoste, Bouguer, Euler, etc. Sin embargo, lanzada como lo estaba ya la simiente, pronto hubo de producir los naturales frutos.

Entre los sabios apasionados por el arte naval descuella Bouguer (3), a quien el ministro Arriaga pretendió en vano traer a nuestra patria para confiarle la direc-

(1) Del discurso leído por el autor el 29 de junio de 1907 en su recepción como académico de número de la de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales. — Este trabajo formaba parte de una serie de números que se proyectaba dedicar a esos aspectos de la ingeniería que representan, fundamentalmente, la evolución y progreso del siglo actual en las artes de la construcción: aeroplanos, puentes, etc. Así con los hangares para dirigibles, tema al que en el número de diciembre dedicaremos un artículo. No obstante, las reformas acordadas por el Comité de Redacción nos han hecho desistir de aquel propósito, ante el temor de que no concordase con las nuevas orientaciones adoptadas, y si reproducimos este resumen analítico de la evolución del buque de combate — resumen que, al no ir seguido de otros relacionados con aquellos aspectos, parecerá un poco desplazado del carácter esencialmente profesional de nuestra revista —, es porque el estar ya compuesto y hechos los fotograbados nos impide retirarlo. — N. de la R.

(2) *Architecti quidem navales longa experientia adocti ita naves fabricari didicerunt, ut plerumque sufficienti stabilitatis gradu sint praeditae, etiam si non nunquam in hoc ipso non leviter decipiantur; verum tamen ne per experientiam quidem eas res enumerare et accurate definire valent, quibus navi stabilitas conciliatur.*

Y más adelante, con jactancioso candor, explicable en tallo tan eminente, añade: *Primum igitur ex mechanice principia, quibus stabilitatis determinationem in seipso perscrutari, diligentius sem perscrutatus, indeque mos quicquid ad hanc rem pertinere videbatur, festinus sem invenit.* — (*Scientia navalis*, EULER.)

(3) De celebrísimo varón califica Euler a Bouguer, y de exímio a su *Traité du Navire*.

ción de las construcciones navales. Bouguer fué, en efecto, el primero que dió el concepto claro del metacentro y definió la evoluta metacéntrica, así como el desplazamiento, indicando varios métodos para valuarlo por medio de los planos de trazado. Enseñó a determinar el centro de obras vivas y a fijar la posición del centro de gravedad mediante la oportuna distribución de pesos; estudió los movimientos oscilatorios del buque en determinadas circunstancias, y si bien cometió algunos errores, como cuando de un modo general afirma que ofrece seguridad de no dar la voltereta por virtud de inclinación transversal el buque cuya evoluta metacéntrica correspondiente presente para balances cada vez mayores ramas ascendentes a partir de la posición adrizada, puede decirse que, en suma, estableció con singular perspicacia los principios fundamentales de aquella rama de la ciencia del ingeniero naval, cuyo primordial objetivo es la investigación de la estabilidad de los buques; rama por demás frondosa, que todavía aguarda quien por completo la escamonde y pode despojándola de la viciosa hojarasca que, proyectando sobre ella sombras y penumbras, impide contemplarla en toda su integridad; porque bien se comprende cuán grandes han de ser las dificultades que en el estudio de las condiciones de equilibrio y movimiento de los buques originan la naturaleza inconsistente e índole esencialmente deformable del medio en que aquéllos se sostienen, y la incertidumbre, cuando no la ignorancia actual, en orden a las leyes que rigen la formación, resistencia y movimiento de las olas, así como a los esfuerzos que engendran, circunstancias capitalísimas que diferencian a las construcciones flotantes destinadas a navegar, de las terrestres, que tranquilamente descansan sobre terreno firme bajo el influjo y mediante el equilibrio de fuerzas conocidas y constantes.

No me detendré a reseñar, ni siquiera someramente, por no apartarme del camino que me he trazado, la parte con que contribuyeron otros sabios, entre los que antes cité, además de Bouguer, a sostener viva la curiosidad científica acerca de las cosas de Marina, abriendo, no obstante los errores en que por acaso incurrieron, vías de perfeccionamiento para la Arquitectura naval. Pero justo es mencionar, cuando menos, a nuestro compatriota D. Jorge Juan, cuyos trabajos conquistaron a España un puesto honrosísimo entre las naciones en que se cultivaba este género de estudios.

Don Jorge Juan, cuyo *Examen marítimo* llegó a ser obra clásica dentro y fuera de la Península, y que todavía hoy se lee con provecho por aquellos a quienes interesan el génesis y el desenvolvimiento progresivo de la ciencia naval, rectificó varios errores en que habían incurrido los que le precedieron, y fué de los primeros en mostrar la senda que convenía seguir para ilustrar las cuestiones que forman como la entraña de la arquitectura del buque, en las cuales se hace forzoso hermanar estrechamente las elevadas especulaciones de la teoría y una racional experimentación, que es el fuerte báculo merced al cual camina con alguna confianza, ya que no siempre con entera seguridad, la enfermiza razón del hombre (1).

Al análisis matemático puro que con excesiva confianza habían utilizado de un

(1) La teoría no progresa ni se solida sin la observación, y la observación estriba en la práctica. — BALMES.

modo casi exclusivo hombres de tan alto nivel científico y de tan preclaro talento como los Bernouilli, Euler y Bouguer, no puede, en efecto, considerarlo el ingeniero naval instrumento único de investigación sin arrostrar el riesgo de caer en graves aberraciones. Así se explica cómo Bouguer, olvidando que los buques oscilan, recomendaba el empleo de vergas de longitudes inaceptables; cómo, por no acudir al contraste de la experiencia y al estudio de fenómenos naturales, creía Daniel Bernouilli que las olas eran siempre estacionarias y producidas por movimientos verticales alternativos de las partículas líquidas, caso excepcional en realidad resultante del conflicto y superposición de encontrados oleajes; cómo prescribía aumentar inconsideradamente la altura metacéntrica, aconsejando abrir de boca los cascos, suprimir, por tanto, la curvatura entrante de cuadernas en las obras altas, encima de la flotación, y dar a los fondos escasa astilla muerta.

Por su parte, D. Jorge Juan muéstrase en su obra original, con criterio propio: y aplicando con juicio los conocimientos matemáticos de su época, trata con claridad las cuestiones más importantes; dilucida varios puntos relativos a la más conveniente utilización del velamen, y en lo que a éste atañe, entre los principios útiles que establece, demuestra, poniéndose en las condiciones reales de que prescindía Juan Bernouilli, el cual suponía casi infinita el área de velas, la aparente paradoja de que en ciertos casos pueden los barcos navegar con mayor rapidez que el viento que en sus velas actúa.

No resulta menos notable su perspicacia cuando, al tratar de los movimientos de balance, denuncia las deficiencias de la teoría antes de él aceptada, según la cual, el buque se mueve como un péndulo, con oscilaciones isócronas de cierta duración y amplitud con independencia del estado del mar. Don Jorge Juan pone de manifiesto que los balances producidos por la propia estabilidad, esto es, cuando en aguas tranquilas se le aparta de su posición adrizada abandonándole después a sí mismo, no pueden ser iguales a los engendrados por esta causa y la acción perturbadora de las olas (1). Y por algunos, como Pollard y Dubeout, se presume que, prescindiendo de las ideas entonces admitidas, razona D. Jorge como si, con arreglo a la teoría hoy dominante, supusiera que en las olas cada partícula líquida describe una órbita cerrada.

Estableció además una teoría de la resistencia de los flúidos, acusó la conveniencia de tener presente el metacentro longitudinal, aparte del transversal, y propuso y explanó el procedimiento práctico para determinar el centro de gravedad del buque dándole penoles. Como sus predecesores, pretendió sintetizar en expresiones analíticas los complejos fenómenos del movimiento oscilatorio; mas al hacerlo, se vió conducido a establecer hipótesis aventuradas que es frecuente no se realicen.

De todos modos, en su *Examen marítimo* se halla depurado en lo posible, dada la época en que se escribió, gran parte de lo conocido entonces acerca de la Arquitectura naval en sus partes teórica y práctica; pues sus investigaciones tam-

(1) En estas nociones no se han considerado tampoco los efectos de las olas o golpes de mar, y parece que los cálculos no se han preguntado sino para mares de délicas, no para los que pasan por encima de los navíos, que los inundan y que los hacen perecer. — (*Examen marítimo*.)

bién se extendieron al estudio de la estructura del casco, corrigiendo muchas observancias viciosas en la coordinación y el cálculo de los espesores de las piezas componentes de los buques de alto bordo.

* * *

Perfeccionados, merced a todos estos trabajos, representan al principiar el siglo XIX el navío y la fragata los genuinos tipos de los buques de combate: esbelta y gallarda la segunda; alteroso y soberbio el primero, de formas rotundas y amplias, con artísticas y monumentales popas: uno y otra con las baterías erizadas de cañones; los dos coronados con análogos, elegantes y complicados aparejos de enorme guinda.

La estructura de los cascos de ambos tipos, producto de la experiencia acumulada de muchos siglos, algo mejorada en la proporción relativa de sus partes y en las formas exteriores durante el último tercio del siglo XVIII, hallábase constituida por piezas de madera de múltiples formas apropiadas al puesto que en el buque ocupaban, trabadas entre sí con el auxilio de ensambles, en general sencillos. Asegurábanse unos a otros estos elementos con clavazón y pernería de hierro, que a veces era sustituida en algunos sitios por cabillería de maderas duras. Toda la obra viva, por último, quedaba protegida con un delgado forro de cobre, complemento beneficioso que a duras penas se introdujo desde fines del siglo XVIII.

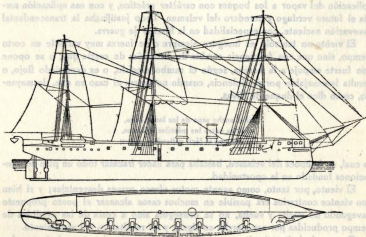
Los vasos flotantes que así se obtenían, no tardaban en presentar síntomas alarmantes de fatiga a consecuencia, tanto de que los pesos propios distribuidos a bordo no eran equilibrados por los empujes hidrostáticos locales, superando en las cabezas los primeros a los segundos, lo contrario de lo que ocurría en el cuerpo central, como por efecto de la variedad y multiplicación de los esfuerzos a que en medio de un mar proceloso se hallan sujetos los buques, los cuales ya quedan suspendidos como un balancín en el lomo de una ola, ya simulan un puente tendido entre dos lomos. Iniciábase a veces esta fatiga desde un principio, y siempre que ocurría, en cualquier caso, hacíase manifiesta con un desligamiento general en mayor o menor grado de los elementos integrantes de la construcción; desligamiento que, aun siendo imperceptible en el examen parcial de las piezas vecinas, se revelaba al poner en seco el buque con caracteres evidentes por efecto de la suma de las imperfecciones elementales de enlace. Aparecía entonces el quebranto acusado por la curvatura anormal de la quilla, cuya flecha máxima llegaba en los navíos hasta 0^m,60 y 0^m,70.

Natural era el quebranto en construcciones compuestas de un número considerable de piezas de madera, material que por su naturaleza presenta dificultades innúmeras para constituir un todo rígido por grande que fuere el ingenio que se aplicase para trabar eficazmente las piezas empleadas en la obra.

Acudióse al remedio de este grave defecto, que contribuía a disminuir la ya corta vida de los buques de madera, distribuyendo los pesos a bordo de un modo racional, descargando para ello las cabezas del casco hasta donde era permitido

hacerlo sin embarazar los servicios, con lo que se aligeraban de paso los movimientos de cabezada y arfada; pero, como esto no bastara, se echó mano de otros procedimientos harto obvios para que antes no se hubieran ocurrido.

Las piezas constituyentes del esqueleto del casco cruzábanse siempre, como aun sucede hoy día, en ángulos rectos; en tal caso se hallan cuadernas, baos, trancaniles, durmientes y los forros interiores, exteriores y de cubiertas. La triangulación de los elementos integrantes de los costados, introducida por Roberto Sepings, amén de alguna otra reforma, mejoró notablemente la rigidez de los navios y fragatas, a los que se aplicó desde luego el sistema, estableciendo al principio, en los primeros, la triangulación con diagonales de madera, empleando de prefe-



Primeros buques de guerra, de vela y vapor.

rencia en las fragatas planchuelas de hierro; y, por último, combinando los dos medios de consolidación.

No pocos años duró tal estado de cosas. Sin embargo, contra la tradición a que durante siglos se había rendido culto en los astilleros, empezaba a laborar con éxito un espíritu revolucionario, que todo lo había de trastornar profundamente.

Aun en el primer tercio del siglo XIX era suficiente en cualquier nación una sencilla orden disponiendo la construcción de un número determinado de navios y fragatas, para que poco tiempo después se los viera crecer en grada con rapidez sorprendente. Todo, en general, estaba previsto para conseguirlo y se subordinaba a reglas fijas, desde las dimensiones de las piezas principales del casco, sus herrajes y su distribución interior, hasta el calibre de los cañones y los detalles comple-

tos del aparejo. En la sala de gálíbos se trazaban sin vacilaciones los planos del buque, y por ellos se cortaban las plantillas y se recogían los demás datos precisos para la obra. Las robustas tosas de roble de escuadrías varias y convenientes curvaturas; las perchas elegantes de pino, piezas todas ellas con orden perfecto clasificadas, pasaban sin descanso de las fosas en que se conservaban a los talleres y gradas, y de unos y otras al buque, revistiéndole de formas y fortaleza.

Mejorábanse paulatinamente, a decir verdad, los estudios del buque; su trazado iba emancipándose de la rutina y sus condiciones de estabilidad eran objeto de mayor atención que antes; hasta se perfeccionaban los procedimientos mecánicos del trabajo. Pero, al mismo tiempo, desde los primeros años del siglo XIX, en el 1804, y con más certidumbre en el 1807, iniciaba el americano Fulton la aplicación del vapor a los buques con carácter práctico, y con esa aplicación surgía el futuro verdugo y heredero del velamen. Todo justificaba la transcendental innovación naciente, con especialidad en la Marina de guerra.

El viento no tan sólo es inseguro siempre o de fuerza muy variable en corto tiempo, sino que con frecuencia cambia de dirección; de suerte que, o se opone con fuerte empuje a la marcha, según el rumbo elegido, o es demasiado flojo, o resulta inmanejable por su violencia, cuando no ocurre el caso en que, desmayando, como dice el duque de Rivas,

ni el ancho seno de las lonas llena,
ni silba entre los mástiles robustos,
ni aun con el fácil gallardete ondea;

lo cual, en la época del velamen, bastaba para hacer fracasar todo un plan de operaciones fundado en la oportunidad.

El viento, por tanto, como agente motor ofrece graves desventajas; y si bien con vientos contrarios era posible en muchos casos alcanzar el punto propuesto navegando de vuelta y vuelta, no se conseguía sino a costa de las pérdidas de tiempo producidas por esa marcha en zigzag y las resultantes del abatimiento.

Con ser de bulto tales inconvenientes, todavía ocasionaba otros el viento a los buques de guerra en las operaciones militares. Constreñidos éstos con frecuencia a navegar muy escorados por efecto de la acción del viento oblicua a su marcha, se veían en la imposibilidad de utilizar sus baterías con el enemigo a la vista. Ponerse, además, en posiciones convenientes para entablar combate, ya ganando el barlovento, ya el sotavento, según el sistema de ataque que se prefiriera adoptar, obligaba a pesadas maniobras, marchas y contramarchas que duraban largos días preñados de ansiedad enervante. Y, por último, en el caso mismo de contar con vientos propicios y buenas circunstancias de mar, era defecto característico del velamen el escaso andar que con él se obtiene, como que no se compadecen la imposición ineludible de conservar una estabilidad suficiente y la imposibilidad de suprimir los balances con el aumento indefinido de la superficie de velas, a la cual es proporcional con cada intensidad de viento la fuerza total de propulsión.



Todas estas desventajas desaparecían con la adopción de las máquinas de vapor en los buques. Pero esta reforma no se implantó inmediatamente en los de combate. Desde que en 1807 hizo Fulton su primera travesía de Nueva York a Albany, habían de transcurrir bastantes años antes que las máquinas marinas, perfeccionándose, se hicieran compatibles con las exigencias de la guerra. Las ruedas de paletas, primer propulsor empleado de un modo general, quedaban demasiado descubiertas ofreciendo fácil blanco e inutilizaban un espacio harto considerable en los costados para que se adoptara su uso en los buques de combate. El reemplazo de este engorroso propulsor por la hélice, que superaba a las ruedas por ser casi igualmente eficaz con calados variables, de aplicación a grandes y pequeñas fuerzas propulsoras y por no influir en su utilización mecánica los balances, en unión con la posibilidad de realizar velocidades de 11 millas con las nuevas máquinas que entonces se empleaban, cambió todo de aspecto. Proyectado por el eminente Dupuy de Lôme, construyóse en Francia, hacia el año 1848, el navio *Napoleón*, iniciándose así la era de los buques de combate movidos por el vapor. Multiplicábanse al mismo tiempo los tipos de máquinas y calderas, resultantes no tan sólo de variadas combinaciones de sus partes, sino del empleo del vapor a tensiones y con expansiones crecientes. Obteníanse por tal manera positivas ventajas en economía de combustible y peso de los aparatos.

Con todo ello, todavía en el año 1854, cuando aparecían las calderas Belleville trabajando hasta a 12 atmósferas y se reconocía la necesidad de los condensadores de superficie y de alimentar con agua dulce los generadores de vapor, no se aplicaban estos adelantos en los grandes buques de combate. Lo que caracterizaba a los que después del *Napoleón* se construían en las naciones marítimas al compararlos con los de la época anterior, era que, además de adoptarse en ellos las poderosas máquinas horizontales, ya de barra directa, ya de barra invertida, ya de émbolo anular, principalmente preferidas, poseían formas más finas en los extremos y un aparejo más reducido. La transformación no era, por tanto, completa, puesto que aun se conservaba el velamen; pero al aceptar éste un papel secundario, se preparaba modestamente a retirarse de la escena maritimomilitar. Por su parte, el artillado presentaba algunas notables reformas: componíanlo, es cierto, como antes, cañones de ánima lisa que disparaban proyectiles esféricos y se cargaban por la boca; sin embargo, ya Paixhans había inventado años antes la granada, que tan profundos cambios iba a producir.

Por lo demás, es de notar que si bien, como hoy día, ponían en duda algunos el valor táctico y el estratégico de la velocidad, se aspiraba a aumentarla en estos buques todo lo posible, de donde se originaba la tendencia a acrecentar las esloras, porque ya se comenzaba a comprender que las grandes superficies de obras vivas ofrecen menor resistencia relativa que las pequeñas.

* * *

Casi al mismo tiempo que se aplicaba en los buques el admirable invento de Watt, surgía también en Inglaterra una innovación de consecuencias incalculables con el reemplazo de la madera por el hierro en las construcciones navales. Como

el vapor, tan sólo se adoptó el hierro, durante bastantes años, en pequeños barcos destinados a la navegación fluvial y costera. Sin embargo, en Inglaterra primero y después en Francia, desde el año 1842 adquirió gran incremento la aplicación del nuevo material en la Marina mercante. Resistíase la de guerra a admitirlo, y no sin motivo, sobre todo para los verdaderos buques de combate, en atención a la escasa resistencia a la penetración de los proyectiles que opondrían los costados. Era menester otra evolución en el material marítimo para dar al hierro entrada franca en los astilleros militares, con aplicación a los grandes buques; mas entre tanto, se generalizaba su empleo en los de menor importancia.

No es extraño que muchos ingenieros procuraran con empeño la adopción exclusiva del hierro en el casco del buque. Supera el hierro, como es sabido, de un modo notable a la madera por su resistencia; por prestarse a recibir las formas más variadas; por la facilidad y seguridad con que se ligan entre sí las diversas piezas integrantes de una estructura; en suma, por su universal y eficaz aplicación al buque, con la certidumbre de obtener cascos de mucha más eslora, con menos peso y más rígidos que los de madera, sin necesidad de triangulación alguna para conseguir una resistencia satisfactoria a las deformaciones.

Púdose, en efecto, con el hierro en lo sucesivo obtener cascos rígidos de duración indefinida con esloras que en la Marina mercante llegaron a tener por medida hasta 10 y 11 veces la manga, no rebasándose en la de guerra de ordinario el límite de siete a ocho veces la misma dimensión a fin de no perjudicar las cualidades de evolución; al paso que en los antiguos buques de madera, de cortísima vida, no era frecuente que las esloras excedieran a tres y media veces sus mangas.

Al sustituir el hierro a la madera, como material de empleo predominante en la estructura de los cascos, rompióse bruscamente la tradición secular en los trabajos de astillero. Hubo que crear, no tan sólo nuevos procedimientos de trazado, sino también personal idóneo para la ejecución de las obras. El cambio era radical; y tal arraigo tenían las ideas relativas a la necesidad de robustecer los buques, tan poco estudiados estaban los recursos que en punto a resistencia ofrecía el hierro, que éste se usó al principio con verdadera prodigalidad en los trabajos; y en muchos casos, sin emanciparse lo debido de ciertas prácticas antiguas, muy lógicas en su aplicación a la madera, dispendiosas e innecesarias tratándose del hierro.

Por fortuna coincidía, según antes he dicho, con esta importante revolución en la Arquitectura naval la no menos significativa y trascendente originada por el empleo de las máquinas de vapor en sustitución del velamen. Y puesto que tanto los arquitectos de buques como los ingenieros mecánicos concurrían a un fin análogo en sus esfuerzos y estudios, de los realizados por los últimos se aprovecharon los primeros para proporcionar, más racionalmente que lo habían hecho al iniciarse el reemplazo de la madera por el hierro, los espesores de las piezas de este metal y el número y la distribución de los remaches que habían de ligarlas.

Brunel y Fairbairn, ambos perítisimos en la construcción de puentes y otras estructuras de hierro, dedicaron su atención a los trabajos de astillero; y desde entonces, principalmente, pudo marcharse con más seguridad y precisión al pro-

porcionar las partes integrantes del buque. El segundo expuso en su obra de construcción útiles experimentos, los principios más indispensables para el cálculo de la resistencia de planchas y barras y los que aun en el día se aplican para calcular la resistencia de las diversas secciones transversales del buque, asimilado para el caso a una viga armada, proponiendo un sencillo procedimiento para simplificar el cálculo del momento de inercia de cada una de las antedichas secciones. Hizo además ver cuán defectuosamente, de ordinario, se distribuía el material en los cascos de hierro, y la necesidad de robustecer las cubiertas altas y los fondos para oponerse con la precisa eficacia a los esfuerzos de extensión y compresión a que alternativamente se hallan sujetos unas y otros en el mar.

La introducción del vapor cambiaba por su parte las condiciones del estudio previo del buque. Cuando éste era de vela, al proyectarlo, se proporcionaban sus formas y estabilidad en términos que pudiera utilizar determinada área de tela en armonía con la velocidad que se pretendiera o fuera posible darle. Esto era lo primordial y lo que, por tanto, se anteponía, aunque sin echarla en olvido absoluto, a la conveniente exigencia de disminuir la resistencia opuesta al casco por el agua; caso bien distinto del que se presenta en los buques de vapor, en los cuales, si se ha de obtener económicamente la velocidad, es forzoso, ante todo, sin descuidar la estabilidad, procurar disminuir la resistencia a la marcha.

De donde nació mayor aplicación al examen de estas cuestiones, y el perfeccionamiento subsiguiente de la teoría del buque.

Concurrían a facilitar la profunda transformación que en la estructura y las formas de los buques se estaba verificando mediante la aplicación en ellos del vapor y el hierro, los estudios relativos a la estabilidad y a la resistencia del agua, cuestiones que una vez consideradas de cerca se las veía más y más ligadas con las leyes que rigen la agitación casi perenne del mar. Las dificultades mismas que entrañaban tales materias, sobrexcitando la curiosidad científica de hombres doctos, les sugerían investigaciones que daban por resultado, ya el establecimiento de principios nuevos, ya la rectificación de las ideas más o menos vagas y erróneas antes dominantes.

Concurrían a facilitar la profunda transformación que en la estructura y las formas de los buques se estaba verificando mediante la aplicación en ellos del vapor y el hierro, los estudios relativos a la estabilidad y a la resistencia del agua, cuestiones que una vez consideradas de cerca se las veía más y más ligadas con las leyes que rigen la agitación casi perenne del mar. Las dificultades mismas que entrañaban tales materias, sobrexcitando la curiosidad científica de hombres doctos, les sugerían investigaciones que daban por resultado, ya el establecimiento de principios nuevos, ya la rectificación de las ideas más o menos vagas y erróneas antes dominantes.

De esa época arrancan principalmente los múltiples trabajos que de una manera paulatina, pero no sin tropiezos, habían de aclarar la teoría del buque. Dupin, Scott Russell, Moseley, Rankine, Moreau, Woolley, Dargnies, Reech, Froude (W.), Risbec, Guyou, Bertin, Reed y otros más, con una serie de Memorias y obras importantes, fueron suministrando los elementos destinados a prestar consistencia y armonía a la Arquitectura naval teórica y práctica.

Gracias a las tenaces y pacientes investigaciones de esa pléyade de hombres eminentes, se llegaba a resolver gran número de los problemas que conciernen a la estabilidad estática y dinámica; se completaban y simplificaban los procedimientos de cálculo; se aclaraban y diferenciaban las ideas acerca de los principales elementos integrantes de la resistencia del agua a la marcha; se estudiaban

las leyes que los rigen y la influencia del propulsor en esa resistencia; se analizaban los fenómenos generadores de las olas y de las oscilaciones de los buques en ellas; mejorábanse racionalmente las formas de los últimos definiendo las curvas que deben limitarlos y las proporciones de los cuerpos de proa y popa para la mejor y más económica utilización de la fuerza motriz; marcábase la influencia del lastre móvil y de los carenotes de balance cuyos beneficios ya había reconocido D. Bernouilli; poníanse en práctica, con más o menos éxito, diferentes procedimientos para prever la fuerza propulsora conveniente a la velocidad apetecida; implantábase la experimentación con modelos en escala reducida para perfeccionar las formas y valuar la resistencia al movimiento; estudiábanse y definíanse la índole y manera de obrar de las fuerzas que trabajan el buque en su marcha sobre las olas; y, en suma, por no alargar más esta enumeración, iban allegándose y formando cuerpo de doctrina los conocimientos indispensables para que el proyectista sepa las precauciones que debe guardar y camino que ha de seguir en sus cálculos y trazados, a fin de dotar al buque en lo posible con los requisitos que han de hacerle marino. Infíere, pues, de aquí que la luz iba alcanzando a muchos oscuros rincones de las complejas materias que concurren a formar la ciencia de la Arquitectura naval.

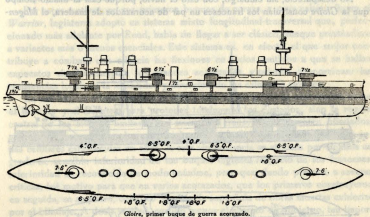
No brotaron de golpe todas estas investigaciones, sino que fueron elaborándose en un periodo que llega a nuestros días a partir del año 1830; pero a medida que se emprendían y era reconocida su utilidad, se ponían en práctica las conclusiones que de ellas se desprendían, y que en abreviada síntesis he enumerado con el fin de desembarazar algún tanto el camino que todavía me falta recorrer, a lo largo del cual fácil será adivinar cuando de un modo sucesivo fueron contribuyendo al movimiento progresivo del buque de combate.

Mas bien sabido es que, a pesar de tantos meritisimos trabajos, no se ha conseguido escudriñar y descubrir cuánto es preciso para prever con seguridad completa la manera como cualquier buque ha de conducirse en la mar. Por desgracia, todavía son muchos los problemas que entraña la navegación para el ingeniero y que se ofrecen a su estudio rodeados de una oscuridad desesperante.

Aun cuando las Marinas militares habían aceptado el uso del vapor y el hierro, abrian lentamente y hasta con timidez las puertas de sus astilleros a estos instrumentos de progreso, que hacían presentir una nueva era en las campañas navales. No sería justo atribuir esta especie de hostilidad en lo que atañe al hierro al influjo único de la rutina, hija predilecta de tradiciones seculares; es que también años antes de 1830 había inventado Paixhans la granada, y los efectos de este nuevo proyectil mantenían los ánimos en un estado de caótica confusión.

Así se explica cómo todavía a mediados del siglo último continuaba el navío de madera siendo el prototipo del buque de combate. Sus horas, sin embargo, estaban ya contadas; el cañón venía apercibiéndose a darle el golpe de gracia al sustituir los proyectiles esféricos sólidos con los huecos. Porque si bien es

verdad que un sencillo casco de hierro no oponía resistencia a la penetración de unos y otros, y además los primeros, esto es, aquellas balas esféricas sólidas, de pesos variables entre 5,5 y 19 kilogramos, despedidas por los cañones que se usaban a principios del siglo XIX, así como los proyectiles de 30 kilogramos lanzados por las carronadas, tan en boga un tiempo, tan sólo habrían en los costados de madera orificios de no gran diámetro, que con facilidad y rapidez relativas eran obturados durante el mismo combate, en cambio podía ser tal el estrago producido, al estallar, por las granadas disparadas por los cañones de 16, 20 y hasta 25 centímetros, ya en uso a mediados del siglo, que seguramente no satisfacía ni era factible la aplicación de simples tapabalazos para evitar la inme-



Gloire, primer buque de guerra acorazado.

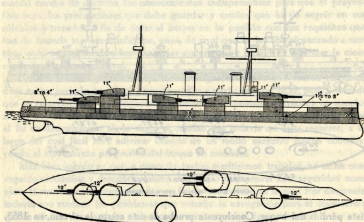
diata pérdida del buque. Concluyente prueba de este aserto la ofreció, en 1853, el combate de Sinope, en que fué aniquilada la flota turcoegipcia.

Urgía buscar remedio a mal tan grave, que adquiría proporciones aun más amenazadoras con la adopción sucesiva, a partir del año 1854, de los cañones rayados, los proyectiles ojivales y la retrocarga, mejoras en las que Guillermo Armstrong desempeñó papel preeminente. Proporcionó el blindaje, aquel recurso que, prescindiendo de los ensayos verificados el año 1782 en el sitio de Gibraltar, y de los proyectos, en que se proponía su empleo, elaborados por Grey, Paixhans, Labrousse, los Stevens, Perry, Thair y Tolton en diversas épocas, adquirió significativo desarrollo en 1854 con la construcción en Francia, por los planos de Guesse, de cinco baterías flotantes, tres de las cuales: *Devastation*, *Lave* y *Tonnante*, en octubre de 1855, tomaron activa parte, a 1.000 metros de distancia, con sorprendente resultado y escasísimo daño propio, en el bombardeo de Kinburn, y que casi al mismo tiempo fueron imitadas por los ingleses.

Pero Dupuy de Lôme, cuya iniciativa en las principales ramas de la Arquitec-

tura naval se hizo sentir mucho tiempo en Francia, y que ya en 1845 había concedido el plan de un buque acorazado, es quien, en 1858, inauguró esta clase de construcciones en grande con el tipo *Gloire*, verdadero progenitor del buque moderno de combate (1). Era la *Gloire* de madera, y para proyectarla hubo de concretarse Dupuy de Lôme a transformar el antiguo navio en fragata, reduciendo con tal objeto en grado considerable el velamen y la artillería, y las baterías del primero a una sola, con lo cual pudo aprovechar el peso así ganado (alrededor de un 16 por 100 del desplazamiento) en proteger los costados, desde la cubierta alta hasta dos metros por debajo de la flotación, con un revestimiento de plancha de hierro forjado, de grueso variable entre 11 y 12 centímetros.

No desapareció, sin embargo, con esto el navio, porque casi al mismo tiempo que la *Gloire* construían los franceses un par de acorazados de madera, el *Magen-*



Hércules, de la Armada inglesa, con blindaje parcial construido a un reducido achafanado.

ta y el *Solferino*, con dos baterías superpuestas; pero estos tipos, en los que la protección de las obras muertas con el blindaje tan sólo era completa en la región central ocupada por la artillería, no habían de tener sucesión y representaron el periodo agónico del navio.

Inglaterra, mientras tanto, se apresuraba a seguir el camino abierto por la iniciativa de Francia; pero con mejor juicio y acierto que ésta, adoptó el hierro para la estructura de los cascos, determinación que en Francia sólo se tomó ocasionalmente en algunos de sus primeros acorazados.

Al proceder así Inglaterra, introducía al propio tiempo una transformación en

(1) Refiere Brix que en el año 1856 decía Dupuy de Lôme que no se había atrevido a presentar su proyecto de acorazado cuando lo escribió por temor a que se le tachara de loco. — (*La Nostra Marina Militare*.)

el sistema de construcción seguido en los buques. Cuando en ellos empezó a adoptarse el hierro, no se varió sensiblemente, o por lo menos de un modo notable, la coordinación tradicional de los elementos integrantes de los cascos. El procedimiento llamado transversal era seguido en las construcciones metálicas como en sus predecesoras las de madera, cuando el eminente Scott Russell propuso y adoptó en algunos buques, singularmente en el famoso *Great Eastern*, el sistema longitudinal, que no llegó a generalizarse. Pero las razones en que se fundó al crearlo no se perdieron en el vacío, y sirvieron para que, con más cuidado, se atendiera a dotar a los barcos de la precisa rigidez longitudinal, cuya necesidad tanto se había de hacer sentir en los acorazados por la sobrecarga de las planchas de blindaje y el acrecentamiento de las dimensiones.

Por estos motivos, en sus primeros buques de coraza, a cuya cabeza figura el *Warrior*, Inglaterra adoptó un sistema mixto longitudinal-transversal que, perfeccionado más adelante por Reed, había de llegar a ser clásico, aunque prestándose a variantes más o menos esenciales. Este sistema es, en efecto, el que mejor contribuye a combatir con eficacia las flexiones en todos sentidos a que se hallan expuestos simultáneamente los grandes acorazados, y permite proporcionar las resistencias locales a la intensidad y dirección de los esfuerzos agentes.

En cambio, no adoptó Inglaterra el blindaje en sus primeros acorazados, como el *Warrior* y el *Defence*, para proteger totalmente los costados, sino la región central de los mismos, limitada por mamparos transversales también blindados, más allá de los cuales, en los extremos, quedaba la defensa confiada a simples zonas celulares establecidas en ellos. A esta circunstancia se atribuía por algunos un grado de sensible inferioridad de los buques ingleses respecto de los franceses, inferioridad no reconocida de modo unánime, pero que, dando pretexto a severas críticas, fué motivo para que en varios acorazados, que los primeros construyeron en seguida, se ampliara, como en Francia, la superficie de obras muertas cubiertas por el blindaje. A decir verdad, cuando menos el aparato de gobierno, tan importante por sus inexcusables funciones, quedaba muy comprometido por falta de protección en los primeros tipos ingleses.

El ejemplo que ofrecían Francia e Inglaterra inscribiendo con franca decisión en sus escuadras el acorazado, como genuino buque de combate, fué objeto de rápida imitación en todas las naciones marítimas, aunque en alguna, como los Estados Unidos de América, revistiendo al nuevo tipo con caracteres de singular originalidad, apropiados a la naturaleza de los parajes en que aquél había de navegar. Allí, en efecto, construyó Ericson, en 1861, el famoso *Monitor*, buque raso de hierro y primero de torre, en el cual había tratado su autor de disminuir hasta un límite mínimo el área visible de casco, y como tal expuesta al fuego enemigo. De modelo sirvió este buque a otros varios, que si bien eran impropios para internarse mar adentro, reunían condiciones adecuadas para funcionar en la proximidad de ciertas costas y en los ríos de América.

En cuanto a las demás naciones, copiaban con más o menos fidelidad, en general, a Inglaterra y Francia; Rusia, el mismo año 1861, Prusia, Austria Hungría y Turquía algo más tarde. España lanzaba al agua en 1863 la *Numancia* y la *Tetuán*;

en 1864 la *Arapiles*; en 1865 la *Vitoria*; la *Zaragoza* en 1867, y en 1869 la *Sagunto*. De estos buques tenían casco de hierro *Numancia* y *Vitoria* ¡Cuán lejanos nos hallamos hoy día de aquella época de pasajero esplendor marítimo!

Una vez adoptado el blindaje en los buques de combate, tan sólo se explica el empleo de la madera, a que con frecuencia se acudía en los cascos, por el natural deseo de aprovechar los grandes acopios existentes en los astilleros oficiales; porque, conocida como era la corta vida en buen estado de las construcciones navales de madera (que no pasaba de unos catorce años) y la escasa resistencia de ésta, parecía obligatorio conceder preferencia al hierro, con el que se obtenían cascos un 10 por 100 menos pesados.

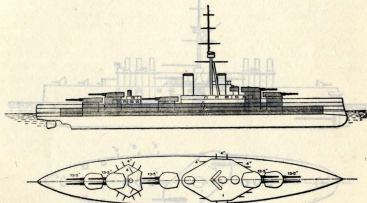
Así se vió disminuir rápidamente la aplicación de aquel material hasta quedar por completo desterrado de la estructura fundamental del buque.

De todos modos, el impulso dado en el sentido de la protección metálica había sido vigoroso; y el acorazado, que desde el primer momento conquistó el puesto culminante en las Marinas militares por su indiscutible superioridad, comenzó el periodo de su agitada carrera bajo los más halagüeños auspicios que no habían de perdurar. Porque con la coraza, tal como se empezó a emplear en los buques tipo *Gloire* y en nuestras *Numancia* y *Vitoria*, si bien se consiguió en su época una invulnerabilidad casi perfecta, no se resolvió sino por breve tiempo el problema de la protección, amenazada y comprometida ya desde 1865 a consecuencia de los progresos de la artillería rayada.

A la adopción del blindaje había respondido orgullosamente el cañón con nuevos modelos más potentes que los usados; y desde entonces inicióse esa ruda rivalidad entre los agentes ofensivos y defensivos, acerca de la cual aun no se ha pronunciado definitivo fallo. Sostenida con tenacidad suma en los campos experimentales de tiro más que en los mares de batalla, y nutrida copiosamente con los adelantos continuos de la metalurgia, ha servido, en primer término, de base al enriquecimiento de grandes industriales; ha trastornado algunas ideas antiguas de táctica, sin determinar en ésta más cambio sustancial que el de la distancia de combate; ha dado origen a enormes sobrecargas en el buque y a la complicación de los servicios; pero esa rivalidad ha sido siempre más teórica que real, como lo demuestra el que todavía no se sepa con certidumbre de ningún acorazado que se haya ido a pique, ni aun en el mismo combate de Tsushima, por efecto de la perforación de su blindaje. Mucho se ha fantaseado sobre este punto; mas forzoso es admitir que, lejos de los polígonos de tiro, en el mar, dadas las condiciones reales de la lucha, nada ha probado plenamente la superioridad del cañón respecto a la coraza. Por lo demás, era lógico que la aparición de los blindajes provocara mejoras en la artillería; inútil esperar que el poder ofensivo se cruzara de brazos ante la defensa, ni que ésta mirara impasible a aquél. En lo sucesivo, iniciada la rivalidad entre el cañón y la coraza, hay lugar para repetir con Bertin: *le canon de demain fera le vaisseau de demain*.

Y ocurre, en efecto, que se suceden unos a otros, a partir de esta época, multiplicados tipos de buques de combate y variadas mejoras correspondientes en la artillería.

En primer lugar, la relativa invulnerabilidad obtenida con la coraza había abierto el paso a una arma nueva: el espolón. Para oponerse a él y a su auxiliar el blindaje, además de trabajar con empeño en acrecer el andar y en favorecer las facultades giratorias o de evolución, se aumentó el poder de la artillería; y como ya no se consideraban suficientes los 12 a 13 centímetros de plancha para resistir a los cañones de 24 centímetros, y aun de calibre algo superior que se ensayaban en 1863 y se introducían poco después, elevóse el grueso de la coraza hasta 20 y 22 centímetros en la flotación. Aumento tan extraordinario resultaba imposible, si al propio tiempo se pretendía cubrir con el blindaje todas las obras muertas como en los primeros tipos: el buque quedaría agobiado bajo el enorme peso de la defensa. Hubo, pues, que reducir el área protegida; y así se vió al blindaje



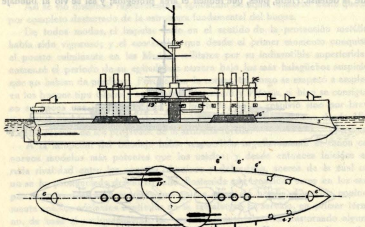
Monarch, buque de guerra inglés con torres y borda alta.

contraerse, limitándose a proteger la lumbre del agua por medio de una faja y además aquellas regiones del casco detrás de las que se albergan las máquinas y calderas, así como los puestos destinados a la artillería, formándose con tales fines un reduto que, ocupando la parte central del buque, quedaba definido por áreas más o menos amplias de los costados y dos mamparos transversales. Este reduto presentábase a veces con los ángulos chaflanados, como en el *Hércules* inglés (1866); otras aparecía coronado en ellos por sendas torres como en los tipos franceses *Marengo* y *Richelieu*, casi en la misma época. Pero a pesar de esta reducción de superficie protegida, llegaba el peso del blindaje a representar por término medio un 19 por 100 del desplazamiento completo.

Como consecuencia de la concentración del blindaje en la parte central del casco, aparecían en juego otros elementos defensivos: el primero, la cubierta protectora o blindada que, siguiendo el canto alto de la faja, cubría también el reduto a manera de techumbre, a fin de evitar los destrozos a que, sin ella, expondrían

los fuegos curvos y también los horizontales durante los balances; y el segundo, ya antes empleado en algunos casos, consistente en zonas celulares establecidas en los extremos desprovistos de protección vertical, y cuyo objeto era asegurar la flotabilidad si penetraban los proyectiles en las regiones ocupadas por ellas.

Al mismo compás que el grueso del blindaje y el calibre y poderío de la artillería, consiguiente al zunchado y entubado, crecía paulatinamente el desplazamiento, pasando desde poco más de las 5.500 toneladas de los primeros tipos hasta las 9.000 y 10.000; y esto, tanto por reclamarlo así el aumento gradual de los elementos ofensivos y defensivos, como por la imposición de realizar velocidades cada vez mayores. Ensayábase de paso el uso de dos hélices para facilitar



[Italia, buque de guerra italiano con casco de acero.

las evoluciones con independencia de las demás ventajas que ofrece un propulsor doble, no reconocidas al principio por todos en los buques de combate.

De esta suerte, y a pasos precipitados, se avanzaba hasta los blindajes de 35 centímetros y los cañones de 27 centímetros en el año 1872, y hasta los de 38 y 34 centímetros respectivamente en 1879, época en la que ya se generalizaba el uso de las piezas de acero y empezaba a emplearse el alambre en la fabricación de la más potente artillería. Lo más sorprendente en este punto es el empeño mostrado, principalmente en Inglaterra, por conservar la avancarga. Aun en 1878 se construían en Elswick los cañones de este sistema, de 45 centímetros y 100 toneladas de peso, para los buques italianos *Duilio* y *Dandolo*. Preciso fué que ocurriera un fracaso con uno de aquéllos en 1880, precedido por otro en el *Thunderer* en 1879 al reventar una de sus piezas de 38 toneladas, para que, en lo sucesivo, se adoptara en todas partes la retrocarga.

Con todo esto, la marcha progresiva del acorazado se iba transformando en veloz carrera; a unos tipos seguían otros, con modificaciones más o menos variadas, que, en realidad, no eran esenciales, que a veces simulaban retrocesos, y mediante las que el poder ofensivo y el defensivo, en sus cambios y progresos, aunque rivales y de opuestos objetivos, marchaban a la par, de la mano, sin patente beneficio final. Por otra parte, las exigencias cada vez más apremiantes en orden a las velocidades, conducían a la aplicación de tensiones de vapor, de día en día crecientes, y con ellas a la adopción de las calderas llamadas acuotubulares; al destierro de los condensadores por inyección directa y de las máquinas simples, a las que sustituían las «compound», o de alta y baja tensión, cuyo puesto iban a heredar muy pronto, después de 1881, las de triple expansión concebidas, entre los primeros, por Kirk; y como consecuencia final de tantas concausas, a la obligatoria aceptación de más y más crecidos desplazamientos. Todo esto originaba un estado inquietante de inestabilidad en lo que concierne a las características del buque de combate, estado tanto más incierto cuanto que, próximamente desde el año 1870, venía a complicarlo la entrada en juego, con carácter de arma terrible, de efectos pavorosos, el torpedo automóvil, predestinado de paso a despojar al espolón de gran parte de la importancia que entonces se le reconocía.

* * *

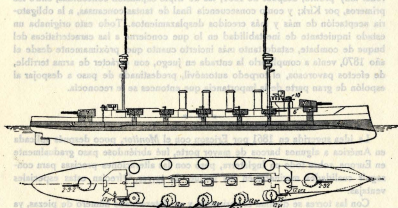
La idea sugerida en 1861 por Ericson con el *Monitor*, poco después aplicada en América a algunos barcos de mayor porte, fué abriéndose paso gradualmente en Europa, sobre todo en Inglaterra, pero con las alteraciones precisas para conseguir cualidades marineras en los buques de torres. Ofrecían estas especiales ventajas.

Con las torres se domina el horizonte; y un determinado número de piezas, ya alojadas en su interior, ya montadas en barbata, supuesto un combate con un solo enemigo, puede equivaler por sus efectos a doble contingente de cañones en reductos. Además, el aumento incesante de peso en los blindajes, que en algunos casos llegaba a absorber el 25 por 100 del desplazamiento, aconsejaba en este punto la mayor parsimonia, con la que eran más compatibles las torres que los reductos.

Adoptáronse, pues, aquéllas resueltamente en Inglaterra en 1866, después de algunos ensayos, por instigación de Coles. Al primer barco importante de esta clase, el *Monarch*, proyectado por Reed con dos torres, aparejo y borda alta, que demostró buenas cualidades de mar, hubo de suceder el *Captain*, buque muy raso y de bastante aparejo, construido sin previos y suficientes estudios por Laird. Poco después, a fines de 1870, zozobraba el *Captain* dando la vuelta, demostrando de modo harto lamentable con la pérdida de un buen golpe de millones y la mucha más sensible de 500 vidas, casi la totalidad de sus tripulantes, que no se olvidan en balde las exigencias de la estabilidad. Esta catástrofe, así como otras ocurridas en años posteriores con buques de distinto carácter, sirvió, sin embargo, para que en lo sucesivo se prestara más atención al examen de todo proyecto y se

confiaran estos trabajos a hombres competentes, y no a los que, como el infortunado Coles, primera víctima de su error, poseyeran más ingenio e iniciativa que sólido saber.

Quizás en parte bajo la influencia del desastre del *Captain*, y también porque de día en día se dejaba comprender más la inutilidad del aparejo en los buques de combate dotados con poderosas máquinas de vapor, se empezó por entonces a abandonar el velamen, reemplazando la arboladura con palos provistos de cofas militares. Construían así en Inglaterra, del 1870 al 1873, buques como la *Devastation* y posteriormente el *Thunderer*, con blindajes cuyo grueso en la flotación no era menor de 30 centímetros y con torres guarnecidas con cañones de 35 tone-



Stannon, de la Armada inglesa, con disminución de la superficie blindada.

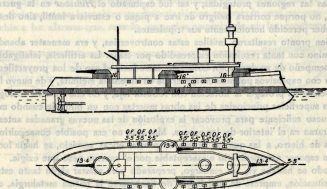
ladas y 30 centímetros de calibre capaces de lanzar proyectiles de más de 270 kilogramos.

Alcanzóse de esta suerte por paulatinos incrementos el año 1881, y con él se llegó al *Inflexible* en Inglaterra y al *Duperré* en Francia, buques ambos excepcionales, de los cuales el primero, proyectado por Barnaby en 1874, mide un desplazamiento de 11.900 toneladas, con blindaje de 61 centímetros en la flotación, aunque reducido al tercio central de la eslora, dos torres en alineación oblicua respecto al plano diametral armadas con cuatro piezas del calibre de 40 centímetros (80 toneladas) y densas zonas celulares en los extremos, desprovistos de protección vertical blindada, para asegurar la flotabilidad en caso de averías durante un combate.

A todo esto progresaba notablemente el armamento secundario, y en especial desde 1875 el de tiro rápido, sistema que, limitado al principio a los cañones de poco calibre, iba poco a poco extendiéndose a los de más importancia.

Obsérvase en los buques construidos por esa época marcada tendencia a dejar

sin defensa metálica todas las regiones en que era posible hacerlo sin excesivo riesgo, que a ello obligaba el extraordinario grueso considerado preciso en el blindaje, y que había llegado a su máximo valor en el *Inflexible*. Con este motivo, y en vista del poder, siempre creciente, de la artillería, discutiase con calor si sería prudente renunciar a la protección metálica vertical de los costados, que tan grandes sacrificios imponía, sustituyéndola en extensa escala con zonas celulares y los llamados *cofferdams* (celdas establecidas en gran número a lo largo de las amuradas y alrededor de las escotillas), los cuales, ya vacíos, ya rellenos de sustancias de poca densidad, se opondrían a la invasión alarmante del agua del mar si llegaran a ser perforados por los proyectiles; y con este objeto se ensayaron su-



Magenta, de la Armada francesa, primer acorazado de madera con blindaje de protección en las obras muertas.

cesivamente varias materias, como el corcho, la celulosa de procedencias varias, la voodita, etc., pero sin éxito completamente satisfactorio.

No obstante, Inglaterra, que siempre se había resistido a establecer protección vertical en los extremos de sus acorazados, iniciaba con *Barnaby* la tendencia a la disminución máxima de la superficie blindada, primero, en el año 1876, con el tipo *Shannon*, y después con el *Nelson*; pero Italia llegaba más lejos en la misma época con el tipo *Duilio*, de 11.000 toneladas y artillería de 100, y, algo más tarde, con el *Italia* y el *Lepanto*, de 14.000 toneladas, en los cuales audazmente renunció a la faja en la flotación, estableciendo debajo de ésta una cubierta protectora blindada, que sirve de asiento a una zona celular muy densa, sobre todo en las amuradas. Concretóse en estos buques el blindaje vertical, cuyo espesor es de 43 centímetros, a proteger un reducto situado diagonalmente encima de la cubierta alta. Tal y tan grande era el influjo ejercido en el ánimo de hombres de la talla del ingeniero Brin, honra de su patria, por la consideración de los amenazadores progresos de la artillería y la necesidad de atender, además de la defensa, a otras condiciones admitidas como preferentes.

Ardorosas polémicas se sostuvieron durante varios años entre los adversarios y

los patronos del blindaje. Ciertamente es que las cosas habían llegado a un punto en que parecía forzoso que los últimos optaran por la defensa vertical exclusiva de la flotación o por la de la artillería; tal era el peso de blindaje indispensable para satisfacer cumplidamente ambas necesidades al mismo tiempo. Algunos polemistas, entre ellos el reputado escritor Weyl, se inclinaban a conceder preferencia a la artillería, diciendo que la faja es casi inútil, ya que ni el torpedo ni el espólón la atacan, y en cuanto al cañón, raras veces hiere las regiones vitales por ella protegidas. Añadían otros, en apoyo de la misma opinión, que en combate importa más inutilizar la tripulación que producir considerables averías en las máquinas; que la destrucción de ciertas partes indefensas puede ser fatal aun conservando intactas las regiones protegidas; y así fué capturado el *Huascar* en la guerra de Chile, no porque corriera peligro de irse a pique o estuviera inútil, sino después de haber perecido heroicamente sus tripulantes.

Bien pronto resultaron inútiles estas controversias, y era menester abandonar el camino con tanta resolución emprendido por Italia. La artillería, infatigable en el desempeño de su destructor cometido, introducía el uso de los proyectiles cargados con explosivos potentísimos; entraba en escena la melinita, y de nuevo había que pensar en proteger la flotación con robusta faja, y de una manera análoga las demás superficies principales de las obras muertas con un blindaje cuando menos de grueso suficiente para provocar la explosión de las nuevas granadas antes que penetraran en el interior de los cascos. Mas esto no era posible conseguirlo con placas de hierro, a las que, si habían de prestar eficaz servicio, se hacía forzoso dar un espesor extraordinario e inaceptable por el enorme peso que exigía.

Todo se hallaba ya, sin embargo, preparado para aclarar algún tanto esta oscura situación, empresa de que había de encargarse la misma metalurgia, causa principal de tal estado de cosas en unión estrecha con la Química y la Mecánica, puesto que principalmente a estas ciencias se debía la fabricación de enormes placas de 61 centímetros, de pólvoras excelentes y de formidables cañones de 100 y hasta 110 toneladas.

* * *

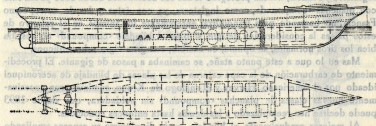
En efecto, ínterin se realizaban, durante el período que se extiende, poco más o menos desde 1860 a 1880, las transformaciones a que acabo de pasar somerísimamente revista, se aparejaba en silencio nuevo cambio transcendente en el material de construcción.

Siempre ha constituido motivo de singular preocupación para el ingeniero naval el peso propio de los cascos. Destinados éstos a contener y transportar determinada carga, ya se trate de la Marina mercante, ya de la militar, gravan con el peso de su estructura el desplazamiento del buque y contribuyen a acrecentar la consiguiente resistencia que la marcha origina. Natural es, por tanto, que siempre se haya tratado de aligerar todo lo posible el vaso. La adopción de las máquinas de vapor y la gabela que su empleo impone de llevar a bordo un repuesto considerable de combustible, venía, en unión con el aumento de carga producido por la artillería y el blindaje en los acorazados, a complicar el problema, en alguna

parte aliviado de dificultades, al generalizarse la aplicación del hierro como material predominante en las construcciones navales. Pero ya no bastaba esto.

Por fortuna, primero Bessemer, cuyo procedimiento neumático había empezado a extenderse en la industria desde 1859; más tarde, hacia 1865, Martin, y Siemens en 1868, después de prolijos estudios y ensayos, preparaban el medio de aligerar los cascos con sus aceros dulces, que ofrecían la ventaja de poseer una resistencia a la extensión de 40 a 45 kilogramos por milímetro cuadrado, con alargamientos del 20 al 25 por 100, mientras el hierro forjado no pasaba, en resistencia, de 34 kilogramos, a no ser obtenido en condiciones muy excepcionales que limitaban su aplicación en sumo grado.

Con todo ello, el nuevo material, a semejanza de lo que ocurrió con el hierro, no se abría paso con la rapidez que parecía lógico esperar; lo cual, en gran parte, se debía a las alarmas que, cuando empezó a empleársele en las construcciones,



Iris y Mercury, cruceros de la Armada inglesa, con casco de acero.

originaban los extraños fenómenos que ofrecía, como, verbigracia, la rotura espontánea, en virtud de causas entonces misteriosas, de las piezas de acero dulce ya trabajadas y concluidas.

No tardaron en dedicarse al estudio de estos fenómenos, que en especial se manifestaban después de haber sometido el acero a la acción del fuego, hombres distinguidos, entre los cuales descuellan en primera línea Barba en el año 1874, y años después, en 1885, Osmond y Werth. Utilizado el acero con cierta timidez en la Marina militar para los grandes buques, dando el ejemplo Francia el 1874 en el *Redoutable*, cuyo forro exterior se hizo de hierro, y el 1875 Inglaterra con mayor decisión en los cruceros *Iris* y *Mercury*, pronto se le aceptó con aplauso en los astilleros oficiales, provocando en todas partes estudios y experiencias por parte de hombres competentes. Y así, en 1881, ya podía presentar el ingeniero Berrier Fontaine, ante el Instituto de Arquitectos navales, en Londres, una Memoria en la que detallaba las operaciones a que convenía someter el acero dulce al trabajarlo, y que constituye un verdadero vademécum del maestro de herreros de ribera.

No se concretaba el empleo del acero a la estructura del casco, sino que también empezó a usarse hacia 1876 en las planchas de blindaje el fabricado en el Creusot, ya forjado, ya fundido, aunque no sin oposición, a causa de la facilidad

con que resquebrajaba a las de esta clase el choque de los proyectiles, y a pesar de que no eran perforadas como las de hierro de igual espesor. Esta oposición por un lado, y la fiebre dominante de las mejoras por otro, dieron origen en Inglaterra, por el año 1878, a las planchas «compound», obtenidas mediante la superposición a las de hierro forjado, sustituido posteriormente con acero dulce, de una capa de acero endurecido que al uno o al otro material se soldaba y tenía por objeto resistir los primeros efectos del choque. Vinieron las planchas «compound» luchando al través de varias alternativas con las de acero hasta el año 1890, cuando el perfeccionamiento por Holtzer de la fabricación de proyectiles de acero forjado indujo a reconocer la conveniencia de blindajes más resistentes.

Mejoróse entonces la elaboración de una y otra clase de planchas, entrando además en competencia las de aceroníquel Schneider, que empezaron aventajando a las anteriores con alguna alarma en las principales naciones marítimas, que, como Inglaterra y Francia, habían protegido todos sus acorazados desde 1881 ya tan sólo con planchas «compound», como Inglaterra, ya con éstas y las de acero, como Francia, no bastando para tranquilizar enteramente los ánimos en el primero de estos países la consideración de que, si bien el blindaje «compound» no resistía bien los tiros normales, se oponía, en cambio, con gran vigor a los oblicuos.

Mas en lo que a este punto atañe, se caminaba a pasos de gigante. El procedimiento de carburación de la capa externa de las placas de blindaje de aceroníquel ideado por el americano Harvey y el análogo de Krupp, suministraron sucesivamente nuevas clases de planchas «compound» sin soldadura, que desde 1893 puede decirse han reemplazado a las demás hasta entonces conocidas.

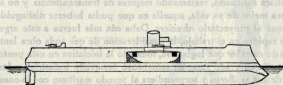
Al mejorar gradualmente el blindaje, pudo disminuirse su espesor ampliando de nuevo el área de protección o reducir el peso de aquel elemento defensivo conservando la misma área protegida, puesto que para igual resistencia a la penetración se había ido pasando, con una economía de unos 0,2 en el grueso, de las planchas de hierro a las «compound» y a las de acero; de éstas a las harveyadas con el beneficio de 0,5 en la misma dimensión, el cual se eleva a 0,6 y 0,7 en las cementadas Krupp; mas fuerza es reconocer que estas cifras no son aplicables a todos los gruesos.

* * *

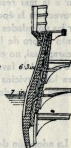
Natural era que los progresos realizados en la elaboración de los principales materiales que se utilizan en los buques dieran inmediatos frutos. Desde 1881 vese reconocida, sin disputa, la excelencia del acero dulce, que sustituye por completo al hierro en las construcciones navales, sobre todo al generalizarse el procedimiento combinado Siemens-Martin. De igual manera van empleándose las distintas clases de planchas de blindaje a medida que demuestran en los polígonos las ventajas que las caracterizan. Inglaterra, sin embargo, aunque aprovecha todos estos beneficios y aumenta en sus buques de combate la superficie protegida de los costados, no acepta la faja completa de popa a proa en la flotación, que en Francia gozó siempre de gran favor; pero en todas partes continúan predominando las torres, por más que anden las opiniones divididas acerca de la convenien-

cia de preferir las giratorias a las barbetas; y es común que, a fin de disminuir el peso de los blindajes para favorecer en primer término el contingente de piezas de calibres medianos, se instalen, con especialidad en Inglaterra, los cañones gruesos por parejas en las torres.

En lo que de modo particular concierne a la estructura del buque, poco hay que notar. Las aprensiones a que daban margen, con justo motivo, los asoladores efectos de las sustancias de gran energía explosiva, como la melinita y sus congéneres sucesivos, lyddita, piroxilina, cresilita, etc., y además, consideraciones muy fundamentadas relativas a la conservación de la flotabilidad y subsiguiente de la estabilidad en el caso presumible de que reventara algún proyectil cargado con tales materias dentro del casco después de perforar el blindaje vertical, indujeron a cambiar la situación de la cubierta protectora, que, como ha poco he dicho, era



Redoutable, de la Armada francesa, buque de guerra con forro exterior de hierro.



habitual establecer siguiendo el canto alto de la faja. Hasta el borde inferior de ésta hizose descender a aquélla, volteándola a modo de concha de tortuga, para hacer que abrigara en su nuevo puesto los órganos vitales del buque (1). Y no infundiéndose bastante confianza por sí sola para este objeto, se juzgó oportuno complementar sus funciones protectoras situando debajo de ella otra cubierta más ligera, a la que suele darse el nombre de cubierta de astillazos.

De esta suerte, y aparte de otras modificaciones en la estructura, no siempre todas en uso, encaminadas unas a mejorar el asiento del buque, como los tanques de los fondos, otras a graduar los balances por medio de orificios abiertos en la quilla interior vertical, al través de los cuales puede pasar, con cierto retardo, el agua de banda a banda durante los movimientos oscilatorios del buque sobre las olas; con mejoras e instalaciones variadas, que tienden a proteger los fondos contra el torpedo; a facilitar la ventilación, el servicio de incendios, peligro que se va alejando mediante la proscripción en lo posible de la madera, cuando menos encima de la cubierta protectora....., se llega al actual buque de combate.

En él, por otra parte, desde la fecha a que vengo refiriéndome, o sea des-

(1) Peligrosa para la estabilidad en combate se considera esta disposición (criticada por Bertin, y que dió origen a los buques chazarables), si no va acompañada de zonas celulares laterales o de *cofferdams* en gran número.

de 1881, extiéndose gradualmente, pero con moderación y no sin resistencia, el uso del tiro forzado, recurso que con tanta energía anatematizaba el almirante Mayne, para quien era «un invento del espíritu maligno», y van complicándose los servicios interiores con la adopción progresiva de gran número de máquinas auxiliares además de las precisas para las principales y sus calderas, hasta el punto de que excedan con creces a un centenar en cada buque; tales y tantos son los comeditos que se les confían.

No se planteaban estas múltiples y frecuentes reformas, algunas de ellas esenciales, como las relativas al cambio de material de construcción, de artillado, de blindajes, y las obligadas por el aumento de velocidades, sin que se cayera en la cuenta de que era indispensable construir con rapidez. Las obras de un gran acorazado duraban en general de ocho a doce años, tiempo suficiente para que al salir a la mar resultara anticuado, reclamando mejoras de transcendencia y no se aprovechara la época mejor de su vida, aquella en que podía haberse distinguido por las novedades que al proyectarlo ofreciera. Daba aún más fuerza a este argumento en pro de la rapidez en el trabajo, la consideración de que toda obra lenta es cara; y así, no es de extrañar que Inglaterra, tomando la iniciativa en este punto, para lo cual le favorecía en grado sumo su asombroso desarrollo industrial, reformara los servicios de sus astilleros y sorprendiera al mundo marítimo con la construcción de grandes acorazados en un plazo no superior a año y medio.

* * *

La adopción del acero en los cascos y blindajes, a pesar de favorecer los desplazamientos, en nada moderó ni contuvo su progresivo desarrollo. A éste contribuían, entre otros motivos, con carácter decisivo, la necesidad de obtener económicamente las velocidades de marcha cada vez más grandes que se exigían a los buques de combate, el mayor radio de acción considerado indispensable y la conveniencia de mejorar las cualidades marineras, así como los poderes ofensivo y defensivo.

El ejemplo dado por Italia desde el año 1880 al 1883 con sus grandes buques sin coraza, pero ya de casco de acero, *Italia* y *Lepanto*, que andan alrededor de las 14.000 toneladas, más tarde repetido, antes de 1890, en el *Re Umberto*, el *Sicilia* y el *Sardegna*, de 13.000 a 13.600 toneladas, tuvo pronto resonancia en la poderosa Gran Bretaña, que no había de ceder ésta a nadie el paso en terreno que considera propio; porque, como dice uno de sus poetas, «marcan su ruta las ingentes olas y asienta su hogar sobre el abismo (1)». Así es que, a buques como los anteriores, fué oponiendo, después de sus cinco *Admirals*, construidos del 1886 al 1889, todavía bajo el influjo de las ideas que imperaban acerca del valor decreciente del blindaje, el *Trafalgar* y el *Nile*, de 12.000 toneladas, el año 1890; y en seguida el *Hood* y los siete acorazados tipo *Royal Sovereign*, proyectados por

(1)

Her march is o'er the mountains waves,
Her home is on the deep.

(CAMPELL.)

de 1881, extiéndese gradualmente, pero con moderación y no sin resistencia, el uso del tiro forzado, recurso que con tanta energía anatematizaba el almirante Mayne, para quien era «un invento del espíritu maligno», y van complicándose los servicios interiores con la adopción progresiva de gran número de máquinas auxiliares además de las precisas para las principales y sus calderas, hasta el punto de que excedan con creces a un centenar en cada buque; tales y tantos son los comeditos que se les confían.

No se planteaban estas múltiples y frecuentes reformas, algunas de ellas esenciales, como las relativas al cambio de material de construcción, de artillado, de blindajes, y las obligadas por el aumento de velocidades, sin que se cayera en la cuenta de que era indispensable construir con rapidez. Las obras de un gran acorazado duraban en general de ocho a doce años, tiempo suficiente para que al salir a la mar resultara anticuado, reclamando mejoras de transcendencia y no se aprovechara la época mejor de su vida, aquella en que podía haberse distinguido por las novedades que al proyectarlo ofreciera. Daba aún más fuerza a este argumento en pro de la rapidez en el trabajo, la consideración de que toda obra lenta es cara; y así, no es de extrañar que Inglaterra, tomando la iniciativa en este punto, para lo cual le favorecía en grado sumo su asombroso desarrollo industrial, reformara los servicios de sus astilleros y sorprendiera al mundo marítimo con la construcción de grandes acorazados en un plazo no superior a año y medio.

* * *

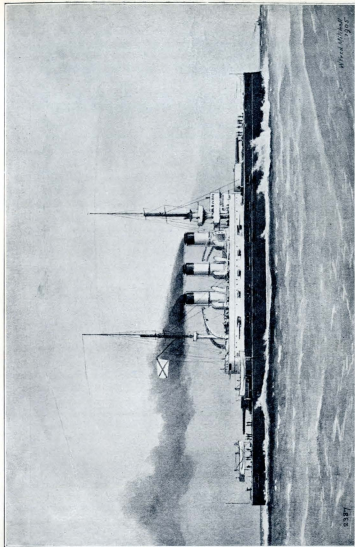
La adopción del acero en los cascos y blindajes, a pesar de favorecer los desplazamientos, en nada moderó ni contuvo su progresivo desarrollo. A éste contribuían, entre otros motivos, con carácter decisivo, la necesidad de obtener económicamente las velocidades de marcha cada vez más grandes que se exigían a los buques de combate, el mayor radio de acción considerado indispensable y la conveniencia de mejorar las cualidades marineras, así como los poderes ofensivo y defensivo.

El ejemplo dado por Italia desde el año 1880 al 1883 con sus grandes buques sin coraza, pero ya de casco de acero, *Italia* y *Lepanto*, que andan alrededor de las 14.000 toneladas, más tarde repetido, antes de 1890, en el *Re Umberto*, el *Sicilia* y el *Sardegna*, de 13.000 a 13.600 toneladas, tuvo pronto resonancia en la poderosa Gran Bretaña, que no había de ceder ésta a nadie el paso en terreno que considera propio; porque, como dice uno de sus poetas, «marcan su ruta las ingentes olas y asienta su hogar sobre el abismo (1)». Así es que, a buques como los anteriores, fué oponiendo, después de sus cinco *Admirals*, construidos del 1886 al 1889, todavía bajo el influjo de las ideas que imperaban acerca del valor decreciente del blindaje, el *Trafalgar* y el *Nile*, de 12.000 toneladas, el año 1890; y en seguida el *Hood* y los siete acorazados tipo *Royal Sovereign*, proyectados por

(1)

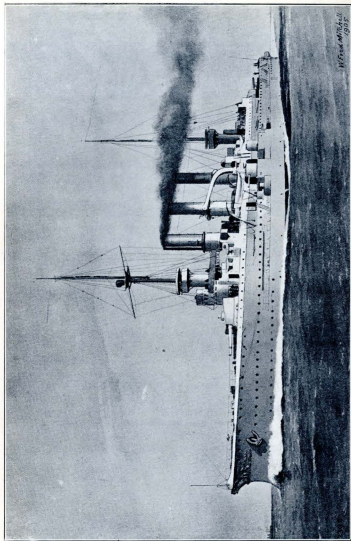
Her march is o'er the mountains waves,
Her home is on the deep.

(CAMPBELL.)



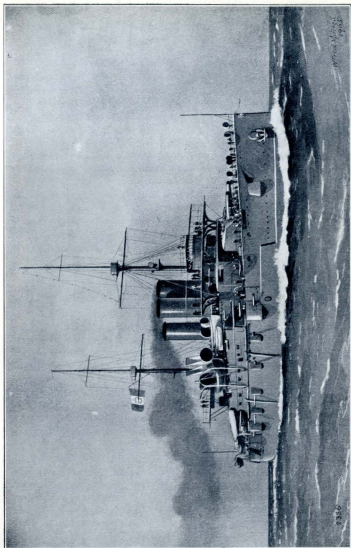
«POTEMKIN», ACOBAZADO RUSO. — DESPLAZAMIENTO: 12.580 TONELADAS. AÑO 1902.





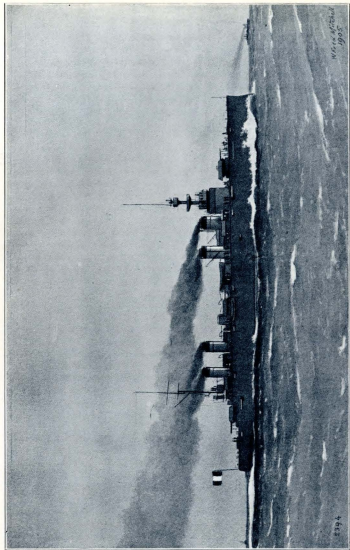
PRINZ ADALBERT, ACORAZADO ALEMÁN. — DESPLAZAMIENTO: 8,850 TONELADAS. AÑO 1903.





«REGINA MARGHERITA», DE LA ARMADA ITALIANA. — DESPLAZAMIENTO: 13.200 TONELADAS. AÑO 1904.





«LEON GAMBETTA», DE LA ARMADA FRANCESA. — DESPLAZAMIENTO: 12.350 TONELADAS. AÑO 1904.



White, con cubierta protectora a la altura del canto alto de la faja, todos en construcción el mismo año 1890 y todos ellos de más de 14.000 toneladas; más tarde, a partir de 1893, los ocho tipo *Majestic*, de 14.000 toneladas, con protectora a la altura del canto bajo de la faja; y así sucesivamente en 1898 los del tipo *Formidable*, con 15.000 toneladas. Y como si esta nación se sintiera acometida de una fiebre de grandezas, pasa por grados, pero con rapidez, de las 15.000 toneladas a las 16.500 en el *Agamemnon* y el *Nelson*, desde 1898 a 1906, año en que se verifica el bote al agua del *dreadnought* de 18.000 toneladas, como síntesis o compendio de la experiencia recabada de la guerra rusojaponesa.

En este coloso marítimo se ha pretendido acumular los más poderosos elementos tácticos, de protección y combate: la propulsión se obtiene con turbinas que utilizan grandes expansiones y actúan en cuatro ejes; proporcionan vapor a estas modernas máquinas gran número de calderas acuotubulares Babcock y Wilcox, alimentadas con combustible sólido y líquido, carbón y petróleo; en conjunto, generadores y máquinas constituyen un sistema de conveniente estiba en los fondos, que comunica al barco un andar de 21 millas; y gracias a la subdivisión de las máquinas le dotan con gran facilidad de giro, favorecido además por timones dobles. La protección, estudiada con sumo interés, se extiende a mayor área que en sus predecesores; y al desterrar, como se ha hecho, de este barco a la artillería de mediano calibre, antes tan en boga y que ahora se juzga poco eficaz a las grandes distancias a que, en adelante, se suponen han de empeñarse y sostenerse los combates, se ha concedido excepcional y exclusiva preferencia a las piezas de más alcance y poder en la actualidad, como son las de acero de 30,5 centímetros, perfectamente protegidas y distribuidas por pares en cinco torres. Finalmente, contra el audaz e implacable torpedo se han dispuesto los fondos acudiendo a procedimientos no bien conocidos todavía, pero que es de presumir no ofrezcan mucha más seguridad que la conseguida en el *Cesarevitch* o en el *Borodino*, mediante los mamparos blindados internos de sus fondos, sobre todo si se tiene en cuenta que el torpedo no se mantiene estacionario y que aun recientemente con el tipo perfeccionado por Armstrong y Witworth se han hecho experiencias en Weymouth durante las cuales se ha visto que esta arma podía dispararse a unos 1.800 metros de distancia del blanco, imprimiéndola una velocidad de 30,5 millas.

Con igual o poco menos decisión, según los recursos disponibles, han seguido otras naciones los pasos de Inglaterra. Aun después de haber surgido en algunas enérgica oposición de parte de autoridades respetables en la materia (como, por ejemplo, Mahan, en América) a los desplazamientos superiores a 12.000 y 13.000 toneladas, han concluido esos países por poner en grada buques tan colosales como el mismo *Dreadnought*.

En este caso se hallan el Japón, con cuatro acorazados, dos de ellos, el *Aki* y el *Satsuma*, quizás puestos en grada antes que el *Dreadnought*, los cuales se computa serán de 19.200 toneladas y 20,5 millas, y los otros dos de 21.000 toneladas y 20 millas; Alemania, con cuatro grandes buques, dos de ellos, el *Ersatz Bayern* y el *Ersatz Sachsen*, de 18.000 toneladas; Francia, con seis de 17.700 y 19

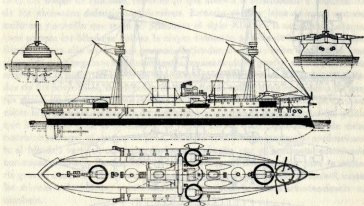
millas, que se llamarán *Danton*, *Mirabeau*, *Voltaire*, *Diderot*, *Condorcet* y *Vergniaud*, nombres en su mayoría de no muy buen agüero para su futura suerte; los Estados Unidos de América, con dos de 20.000 toneladas y 21 millas, y Rusia, que proyecta acorazados no menos formidables. Inútil parece añadir que Inglaterra no se queda a la zaga y multiplica el número de sus colosales unidades.

* * *

Tales son los primeros y tempranos frutos del legado marítimo militar que dejó al siglo XX su inmediato predecesor, como si agotado aquel espíritu inventivo que tantas maravillas creó, ya no hubiera que contar en el presente con otro procedimiento de progreso en construcción naval que el de aplicar una lente de aumento a las características del buque. Induce a pensar así el que, aparte de este rasgo distintivo de lo grande, no se acusa en los modernos tipos de acorazado ninguna de esas oportunas y notables innovaciones que, como la adopción del hierro o del acero y la de las máquinas de vapor, o como el sistema de construcción celular, provocan una transformación radical e imponen la necesidad de modificar más o menos profundamente algo de lo existente con carácter peculiar. Todo, al pasar de unos a otros buques modernos, se reduce a disponer con más o menos acierto e ingenio el blindaje, a establecer y combinar de modo más o menos formidable las torres, a multiplicar los servicios mecánicos complicándolos con frecuencia, a adoptar generadores y máquinas propulsoras más ventajosas. Nada, en suma, que se refiera al buque como obra de estructura perfectible, que únicamente parece destinada a crecer en proporciones sin descanso alguno.

No se produjo el rápido movimiento ascendente de los desplazamientos en los buques de combate sin que se recrudecieran las polémicas desde fecha ya bastante lejana sostenida entre los adversarios y los defensores de las grandes construcciones militares. Decían los primeros que los buques colosales se hallan tan expuestos a los innumerables riesgos del mar como otros más modestos; que no ofrecen tranquilizadora defensa contra las varadas, el espolón y el torpedo; que la pérdida de uno solo constituye una calamidad nacional; que el mejor medio de contrarrestar el poderío naval de uno de esos monstruos que la ciencia moderna crea, es multiplicar el número de pequeños buques contrarios, por ser abrumadoras las ventajas que en la confusión de la lucha pueden así obtenerse; que las que en punto a defensa contra la artillería poseen los primeros, consiste en una imperfecta y parcial protección; y que por tal causa pueden dejar a un buque fuera de combate dos o tres disparos afortunados hechos con los modernos explosivos; y, por último, que son limitadísimos los servicios que se recaban de los buques enormes, cuando es grande el número de los que podrían prestar otros menores. A su vez, los apologistas de los buques grandes oponían argumentos sintetizados en una frase algo ambiciosa de Brin: Un barco realmente poderoso por su velocidad y sus elementos ofensivos y defensivos, todo lo cual exige gran desplazamiento, será siempre ante un indeterminado número de enemigos inferiores a él en estos requisitos, como un león en medio de un rebaño de ovejas.

Poquisima es la luz que ha producido este choque de opiniones. A decir verdad, son muy complejos los elementos que es forzoso no perder de vista en la controversia: muy variable y de difícil contraste, según los momentos históricos, su influencia y el consiguiente grado de atención que cada cual merece. Lo que en determinado instante gana uno en preponderancia, lo pierde en el siguiente; lo que parecía eficaz en teoría, resulta ilusorio en la práctica de la guerra. Acerca de lo que no cabe duda, es que cuanto más se extremen los requisitos y cualidades que se pida al ingeniero vaya acumulando en el buque de combate, tanto más constreñido ha de verse a exagerar los desplazamientos; porque al hacerlo puede



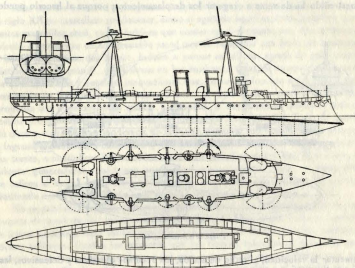
Pelago, de la Armada española.

aumentar la velocidad, el radio de acción, los recursos ofensivos y defensivos, las cualidades de mar, y para favorecer a éstas, la altura de obras muertas.

Pero ¿es que va a ser ilimitado este aumento incesante en los desplazamientos? ¿Puede llamarse progreso a esto, o es más bien un estado hipertrófico, una manifestación palmaria de los escasos recursos de la ciencia naval? Son ya hoy día difficilísimos para el comandante de un *dreadnought* el conocimiento y el dominio completos del buque que ha de regir en momentos de suprema angustia; no de esa angustia engendrada por la poquedad de ánimo, por el ciego temor de perder una vida a que ya de antemano ha renunciado generosamente, sino de aquella otra alta y noble que alcanza las cimas en que tiene su asiento lo sublime y que abruma con toda su enorme pesadumbre al que en su barco y en su tripulación ve representada en cifra la patria, cuyos intereses, honor y porvenir quizás dependan en aquellos instantes de las resoluciones que adoptare. Encerrado un comandante en combate dentro de su torre de mando o al lado de ella en el puente si lo permite el fuego abrasador del enemigo, en comunicación acústica o eléctrica con las máquinas, la artillería, los puestos de torpedos, etc., puede ais-

larle un ligero contratiempo cuando acaso fueren más precisas su dirección e iniciativa. Aquella fuerza colosal puesta en sus manos, quizás quede aniquilada o resulte estéril a consecuencia de la torpeza de un instante, de un momentáneo aturdimiento, de un sencillo descuido o de uno de los mil incidentes adversos inevitables a veces al maniobrar o en combate.

Diffícil es en esta era preñada de sorpresas prever el porvenir por cercano que fuere; pero si la marcha natural de los acontecimientos y progresos no experimen-



Reina Regente, de la Armada española.

ta un cambio brusco, como resultado de algún maravilloso descubrimiento, parece no lejano el día en que el blindaje, hasta ahora no vencido en la práctica de la guerra, y el torpedo automóvil, mancomunados con el submarino y el buque sumergible, lleguen a cortar de raíz la fiebre de los desplazamientos hoy dominante. (1).

(1) Esta predicción no lleva camino de cumplirse, pues los desplazamientos de los buques de línea han continuado creciendo después de la época del dreadnought hasta alcanzar más de 32.000 toneladas sin que pueda explicarse este fenómeno por la intervención genial de novedades científicas e industriales de transcendencia y a pesar de la aparición del avión de guerra, nuevo y terrible enemigo del acorazado. La razón, de consuno con la experiencia, condena el aumento incesante de los desplazamientos, tan sólo justificado económicamente en la marina mercante. Los grandes acorazados desempeñaron papel muy secundario, aunque bastante ruidoso, durante la última guerra mundial, en la que por confesión de hombres tan competentes y enterados como Jellicoe, Balfour, Robert Cecil, Edward Carson, Sowden Sims, etc., estuvieron los aliados, no obstante la formidable flota inglesa, en la primavera de 1917, a punto de tener que declararse vencidos, merced a la campaña submarina de los alemanes, cuando entraron en juego los americanos; y, entonces, y solo entonces, no más que por la organización y los servicios de centenares de buques de última categoría, además del establecimiento de campos de minas, fué cuando cambiaron las tornas (1926).

¿Quién, además, es capaz de poner límites a las fundadas esperanzas que permiten concebir en esta materia los tenaces trabajos de los que dentro y fuera de España persiguen el objetivo de dirigir con seguridad el torpedo en cada instante y desde largas distancias por medio de las ondas hertzianas? Y entonces, como se ha visto más de una vez, acaso perezca de nuevo el formidable Goliat a manos de un joven pastorzuelo.

Sea de ello lo que fuere, por el momento es de notar, como rasgo característico de la época presente, la extrema confusión que reina entre la gente de mar, tanto en orden a la apreciación de los valores relativos de las características militares del buque de combate, como en lo que atañe a la distribución e importancia de los elementos defensivos y ofensivos. Estamos ya muy lejos de aquel criterio uniforme y sencillo que regía al principiar el siglo XIX. En la actualidad, abogan unos porque los blindajes cubran la mayor extensión posible de las obras muertas, dándoles para ello moderados gruesos. Entienden otros que debe limitarse el área protegida a las regiones más importantes, aumentando el grueso de las placas por exigirlo así el poder creciente de la artillería, que, con el aumento de las velocidades de los proyectiles, la adopción en éstos de las cofias, pone en peligro las partes vitales de los cascos y los puestos de los cañones. Quién sostiene que para ser eficaz la protección vertical ha de extenderse a lo largo de toda la flotación; quién, que basta concentrar la defensa en la región media; quién, que, además de ésta, conviene proteger el cuerpo de proa. Muchos conceden importancia predominante al blindaje vertical, en contra de los que abogan por el horizontal combinado con zonas celulares. Partidarios y adversarios tiene el calibre único para la artillería gruesa, como las piezas de mediano calibre, como el torpedo automóvil, como las mismas velocidades, consideradas por algunos de escasa transcendencia en combate.

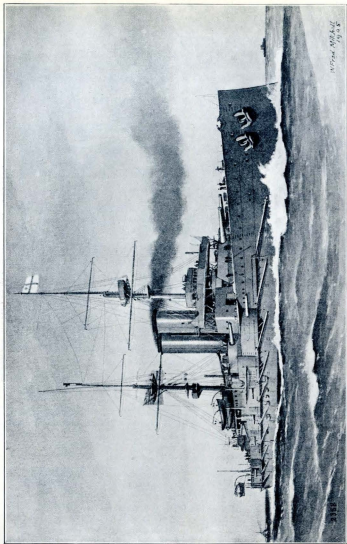
De cualquier modo, hoy más que nunca, el buque de combate, con las enormes proporciones que va adquiriendo y los formidables elementos destructores que ostenta en sus torres y reductos y oculta en sus fondos, es la manifestación más espléndida, soberbia y prodigiosa, al propio tiempo que acaso la más fácilmente aniquilable, entre cuantas se conocen, de la fuerza bruta; fuerza que, en verdad, para agigantarse ha puesto a contribución la Ciencia, en actividad el genio, y a la que han dado realidad práctica amplios recursos industriales, fuentes de riqueza y fruto de tenaz trabajo; pero fuerza, al fin, que amenaza servir para atropellar, con más frecuencia aún que antes, al débil, que brinde con cebo tentador a las extrañas codicias.

Asombroso, si bien se mira, es el contraste que ofrecen el buque de combate de hoy y el que en los albores del siglo XIX satisfacía las necesidades y aspiraciones de nuestros padres. No dimanan las diferencias que se observan entre ambos tipos tan sólo de su aspecto exterior y sus dimensiones, con ser tan diferentes, ni tampoco únicamente de los materiales empleados en la formación de su estructura, ni de la diversa índole fundamental de éstas, no; todo en ellos es distinto; y

cuando se examina la manera cómo en el uno y el otro tipo se han satisfecho análogas necesidades y cuán limitadas eran las del segundo al lado de las que reclaman atención en el primero, cuán reducidos recursos industriales necesitaba éste poner en juego para su construcción y cuántos y cuán amplios son los auxilios que de todas las manifestaciones de la actividad humana solicita el buque de hoy, parece que ambos representan productos de dos civilizaciones distanciadas por largo período de siglos. Claras, extensas y uniformes eran las baterías de las antiguas fragatas y navíos, que montaban en sencillos afustes de madera centenares de cañones manejados a brazo. En el día, las piezas importantes, en número reducido a causa de sus enormes dimensiones, se esconden separadas en recintos estrechos de escasa y difícil ventilación, y requieren para su maniobra complicados aparatos hidráulicos o eléctricos. Todas las faenas de a bordo, que antes se realizaban poniendo en juego la energía muscular, agrupando la marinería en trozos más o menos nutridos, ahora exigen el auxilio de máquinas de vapor, hidráulicas o eléctricas, con la subsidiaria red de centenares de metros de tubería y kilómetros de cable para atender al gobierno del buque, al servicio de la artillería y sus pañoles, al andar, al alumbrado, a la ventilación, a la producción de agua dulce, a la sofocación de incendios, a la leva y fondeo, al servicio de embarcaciones, al refresco de pañoles, etc., etc., necesidades, algunas de ellas, antes desconocidas, todas en el día complicadas y de imposible satisfacción a la antigua usanza. Porque no se ha procedido a capricho al sustituir con misteriosas fuerzas de la Naturaleza la energía muscular del hombre, única preponderante antaño.

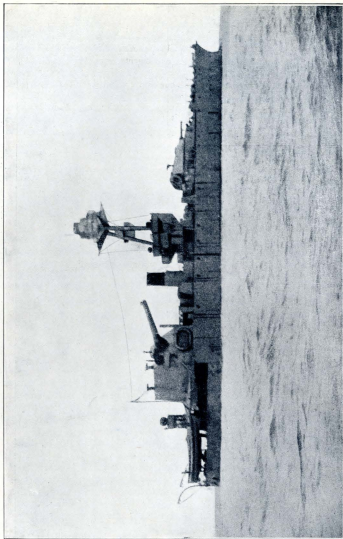
Mas no por eso han ganado en descanso y tranquilidad las tripulaciones de los buques modernos. Y si no, recordad cómo al marinero que antes, con harta frecuencia, «en noche helada, oscura y tormentosa, rodeado de montañas de agua... tomaba la tabla de jarcias... y venciendo el horror del instinto salía por la verga para sostener una lucha tanto más terrible, valerosa y abnegada, cuanto que allí nada se ve, ni se oye más que un ruido constante y atronador» (1), ha venido a suceder en nuestros modernos buques el maquinista y el fogonero; aquél, atento siempre (para interpretar su significado) a los suspiros, silbidos y resoplidos del vapor en las tuberías, cámaras, cilindros y válvulas que atraviesa; a los vaquios ruidos, golpes y vibraciones más o menos alarmantes que tal vez se oyen o notan en las articulaciones de las pesadas piezas en movimiento que con incansable afán van y vienen, giran u oscilan amenazando con riesgos mil al que torpemente se interponga en su paso; consultando a cada instante la temperatura de los mecanismos y recintos, las indicaciones manométricas, la graduación de válvulas y grifos; atravesando en perenne preocupación lugares angostos en peligroso equilibrio por efecto de los balances y cabezadas en medio del laberinto de piezas en movimiento; y a su vez el fogonero, especie de inquieta salamandra, respirando una atmósfera abrasada, casi desnudo, chorreando sudor, sediento siempre, expuesto a perecer víctima de una explosión; ambos, maquinista y fogonero, reclusos allá en los fondos, en cámaras a veces cerradas de donde es difícil salir, en pavorosos ais-

(1) F. J. de Salas.



«EDWARD VII», ACORAZADO INGLÉS. — DESPLAZAMIENTO: 16.350 TONELADAS. AÑO 1905.





El monitor «EREBUS», de la Armada Inglesa. — Aso 1914.



lamento, en la ignorancia de lo que ocurre en las cubiertas superiores, oyendo acaso estruendos inexplicables y amenazadores quizás producidos por el cañón enemigo o por el torpedo, y que anuncian el momento en que es forzoso despedirse de la vida.

Al considerar las radicales diferencias que existen entre el buque de guerra de ayer y el de hoy, y al reconocer que representan la obra progresiva e inquieta de todo un siglo, se ocurre preguntar si como resultado de tantas transformaciones se ha conseguido que los combates marítimos sean menos crueles y mortíferos que antes. No soy de los que niegan el progreso moral, ni por tanto creo, en absoluto, que el hombre, de generación en generación, va siendo peor, como decía Horacio de sus compatriotas (1). Muy lejos estoy de sostener en términos generales que tales cambios han sido infecundos para la Humanidad. Con el fin de realizarlos ha sido preciso que la actividad del hombre corriera desalada en busca de inexplorados horizontes, que alumbrara nuevos manantiales de trabajo, que multiplicara el caudal insuficiente de otros ya conocidos; y en lo que atañe al cometido propio del barco de guerra, es de notar que ya no son posibles aquellos largos, enervantes y penosos cruceros tan favorables al desarrollo de crueles enfermedades como el aniquilador escorbuto; ni tampoco es fácil se reproduzcan en la guerra las terribles escenas de los feroces abordajes. Los hábitos de la guerra se han suavizado algún tanto, es verdad; pero con estos y otros beneficios, inherentes unos a las transformaciones materiales a que en el buque de combate han dado origen los tiempos, y consecuencia los demás de las ideas dominantes sobre el derecho de gentes, la lucha de escuadras, una vez entablada, no ofrece cuadros menos aflictivos que antaño, ni infunde menos horror, porque éste no lo engendra tan sólo la consideración del estrago más grande que producen inmediata y directamente las poderosas armas del día con sus proyectiles de todos géneros, sin excluir el torpedo, sino la de que casi al mismo tiempo es obra de las sustancias incendiarias y de los gases asfixiantes que desprenden los modernos explosivos.

* * *

Por lo demás, pasando a otro orden de consideraciones, ¿es, cuando menos, por acaso, el actual buque de combate producto acabado y perfecto de la Arquitectura naval en su pleno desarrollo? Si, como se infiere, por la rápida reseña de la caótica revolución que acabo de bosquejar, y que en orden a dimensiones y características militares viene sufriendo el buque de combate, no hay manera de establecer una ponderación racional, aceptada unánimemente entre aquellos elementos, tampoco puede asegurarse que, en su parte teórica, la Arquitectura naval, que tanto, sin embargo, ha contribuido al progreso marítimo, haya alcanzado entero desenvolvimiento y proporcione, por tanto, medios idóneos para proyectar los buques con absoluta seguridad de acierto.

(1)

*Damnosa quid non imminuit dies
Ætas parentum prior avis tulit
Non equiores, non daturus
Progeniem vitiosiores*

(Odas.)

Mucho se debe a los infatigables investigadores de que antes hice mérito; y sus trabajos, con los de otros más modestos, forman un cuerpo de doctrina muy provechoso, aunque en él haya que contar a cada paso con datos experimentales más o menos inseguros. Pero para comprender cuán extensas son aún las regiones inexploradas de la Arquitectura naval, basta fijar la atención en el presente estado de tan importante ciencia.

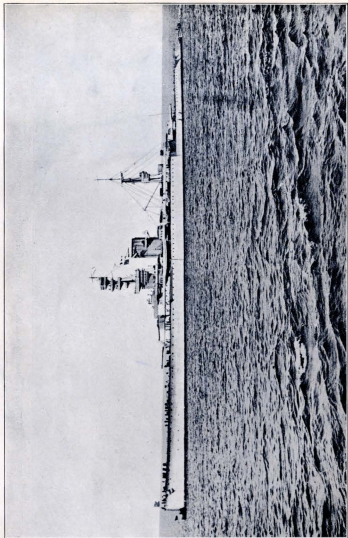
Se proyecta y construye todo buque para flotar y moverse, no tan sólo en las tersas aguas de una dársena, sino en cualquier clase de mares; en ellos ha de ofrecer resistencia bastante para soportar, sin sensible fatiga, los esfuerzos a que en las variadas condiciones del tiempo, así como de carga prevista, ha de verse sometido; en las mismas circunstancias debe poseer el grado de estabilidad que requiera y le ponga a salvo del riesgo de zozobrar; necesita, por último, desarrollar la velocidad conveniente a los fines para que se destina y gozar de completa libertad de giro.

Con facilidad y exactitud relativas, mas no sin prolijos y delicados trabajos, se determinan la línea de flotación, la estabilidad, la fortaleza, la resistencia a la marcha y, por tanto, la velocidad, al proyectar un buque cuando se le imagina flotando y moviéndose en aguas tranquilas. En estas condiciones, suministra el cálculo medios seguros de fijar con toda la exactitud apetecible la flotación para cualquier estado de carga y de asiento, correspondiente a la diferencia de calados que aquélla produzca; y también es posible determinarla una vez supuesto el buque en movimiento (caso en el cual la primitiva línea de flotación se deforma a consecuencia de las alteraciones que en los empujes hidrostáticos, y en mayor o menor grado, ocasiona la velocidad de marcha), acudiendo al procedimiento experimental, con modelo, sugerido por W. Froude.

De igual manera, en lo que atañe a la robustez necesaria del casco, el ingeniero puede calcular con gran aproximación, en el caso supuesto de aguas tranquilas, los momentos que en cada sección recta del buque actúan, tendiendo a producir flexiones longitudinales; momentos engendrados por las diferencias existentes entre los pesos parciales que integran el total desplazamiento y los empujes locales del agua, cuya suma, en toda la obra viva, iguala al mismo desplazamiento. El trazado de las curvas de pesos y empujes con el de otra deducida de las diferencias entre las ordenadas de las primeras en cada punto de la eslora, conduce, mediante integraciones gráficas, al conocimiento que de los mencionados momentos es preciso adquirir para proporcionar la resistencia de las secciones a las fuerzas que las atormentan.

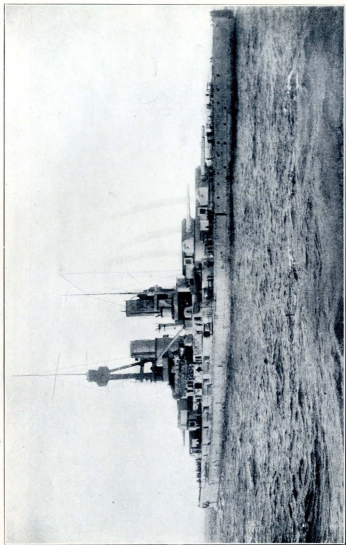
Pero no se halla el buque expuesto únicamente a flexiones longitudinales: también obran sobre él diferencias entre pesos y empujes verticales y horizontales que trabajan procurando deformarle transversalmente, lo cual complica el problema del cálculo de las resistencias en términos que ya no admite fácil esclarecimiento ni satisfactoria solución con los procedimientos teóricos hasta ahora propuestos.

Por lo que hace a las condiciones que han de proporcionar un buque estable, posible es preverlas y determinarlas con exactitud en la misma hipótesis de aguas tranquilas. La estabilidad se manifiesta por el grado de resistencia que el buque



«COURAGEOUS», CRUCERO ACORAZADO INGLÉS. — DESPLAZAMIENTO: 18.600 TONELADAS. AÑO 1917.





«BAYERN», ACORAZADO ALEMÁN. — DESPLAZAMIENTO: 28.000 TONELADAS. AÑO 1916.



opone a inclinarse longitudinal y transversalmente, a partir de su posición adrizada, y por el valor del máximo ángulo de oscilación que puede alcanzar conservando tendencia a regresar a dicha situación inicial una vez que cese de obrar el agente que le apartó de ella. En la intensidad de tal tendencia influyen, dentro del caso supuesto, la distribución de los pesos del buque, sus dimensiones y su forma exterior, de la que depende la situación del centro de obras vivas. Valúa aquella tendencia, para cada ángulo de oscilación, un par adrizante que el cálculo determina para todos los calados que convenga considerar, así como los centros de gravedad correspondientes a los mismos. Prolijos y pesados son los cálculos exigidos por la investigación de estos elementos; pero, aun cuando es posible evitar unos y simplificar otros con el auxilio de procedimientos experimentales, no ofrecen dificultades; y los resultados, cualquiera que fuere el medio a que se acuda para acopiarlos, se consignan en curvas de sencilla interpretación.

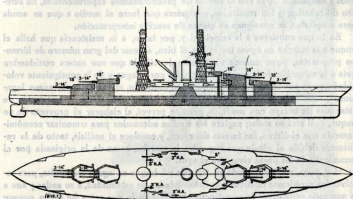
En lo que concierne a la velocidad y, por tanto, a la resistencia que halla el buque a la marcha en aguas tranquilas, si bien, a pesar del gran número de fórmulas propuestas, no se conoce un sistema de cálculo que con entera certidumbre guíe a la valuación de la resistencia opuesta por el agua y de la consiguiente velocidad que se puede imprimir al buque; con todo ello, el tan delicado como ingenioso procedimiento de W. Froude, que ha hecho obligatoria la instalación de estanques de ensayo con modelos, permite prever, al elaborar el proyecto de un buque, cuál será su andar; sugiere los medios adecuados para armonizar económicamente con el último, las formas del casco, y conduce al análisis, tanto de la resistencia debida al oleaje que engendra la marcha, como de la originada por el rozamiento de las obras vivas con el agua.

Hay, pues, medios, cuando se trata de un buque en aguas tranquilas, para resolver los problemas relativos a la flotabilidad, a su estabilidad, a su andar y aun a la necesaria resistencia de su estructura, a pesar de lo que antes he dicho, porque es grande el acopio de datos experimentales de que en el día se dispone para proporcionar las dimensiones y enlaces de las diversas partes del casco. Pero todo cambia si se considera al buque navegando en un mar agitado.

Porque, en lo que se refiere a la flotabilidad, si bien es muy útil el conocimiento adquirido en este punto con el método Froude, no basta para prever las mudanzas que la flotación ha de experimentar en mares procelosos, ni siquiera en el caso más sencillo de olas regulares de dimensiones constantes; como que en las alturas a que el agua se eleva en las distintas secciones rectas de los costados a lo largo de toda la eslora influyen varias causas de imposible justiprecio, y principalmente la amplitud de la cabezada, en la que intervienen la naturaleza de la ola, la inercia del buque y el valor del par longitudinal adrizante. Aun está por descubrir la manera de calcular directamente lo que en tales casos ocurre, y tan sólo se puede adquirir algún conocimiento de ello mediante el paralelo con buques similares, siempre que vaya regido por un criterio recto y prudente.

Pues en lo que atañe a la indispensable resistencia del casco, aun son mayores las dificultades de apreciación y cálculo si se supone al buque cruzando toda clase de mares y arrojando las más violentas tempestades, que para arros-

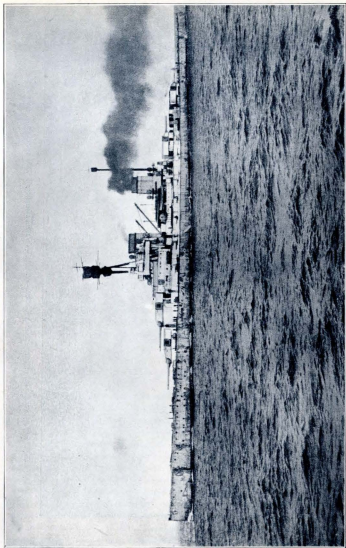
trarias precisamente se le construye. Y entonces el buque, lanzado en medio de revueltas olas a impulso del trabajo poderoso de sus máquinas, ocupa situaciones variables a cada instante, sujeto a fuerzas que de modo brusco cambian de dirección e intensidad o se anulan. Atormentan por tales causas a la estructura entera del buque flexiones longitudinales y transversales, torsiones y vibraciones, enormes sacudidas. Y ¿cómo, ni en virtud de qué raciocinios, es dado formarse preciso concepto de la importancia, así genuina como relativa, que a tantos elementos perturbadores de equilibrio hay que conceder? ¿Cómo se los sujeta a las leyes del cálculo matemático? No es posible, en el estado actual de nuestros conocimientos, abordar este problema, ni le resuelve el ingeniero sino de un



Idaho, acorazado norteamericano. — Desplazamiento: 32.000 toneladas. Año 1919.

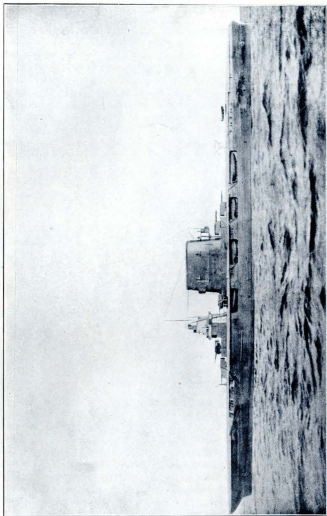
modo imperfecto, valiéndose de procedimientos que pecan por omisión de importantes influencias dinámicas.

¿Y qué decir de la estabilidad, objeto de tantos valiosos trabajos? Gracias a ellos, si bien es verdad que no se conocen con exactitud todas las leyes que la rigen en circunstancias cualesquiera, por lo menos quedan definidas de un modo general y útil las causas que gobiernan las oscilaciones entre las olas. La influencia ejercida en mares altas por la inercia del buque y por la resistencia que opone el oleaje a sus movimientos, modifica sus oscilaciones genuinas hasta un grado que no hay manera de precisar con el exclusivo auxilio del cálculo; mas una vez conocidos el periodo propio de oscilación del buque y el de extinción de la misma en aguas tranquilas, ya es posible deducir su comportamiento en alta mar, mediante la combinación de estos datos con otros experimentales que se obtienen ya en el mismo buque, ya en su modelo, con tal que la dirección de la marcha sea la de las olas. Si éstas llegan de través o por la amura o la aleta, no hay medio de calcular exactamente su influjo en la estabilidad.



«HINDENBURG», ACORAZADO ALEMÁN. — DESPLAZAMIENTO: 26.200 TONELADAS. AÑO 1917.



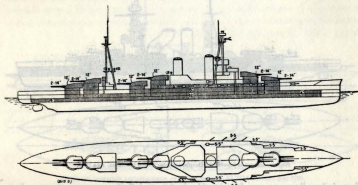


«SARATOGA», ACORAZADO NORTEAMERICANO PORTA-AVIONES. — DESPLAZAMIENTO: 33.000 TONELADAS. AÑO 1925.



En los buques de guerra hay que tener en cuenta ciertos accidentes perturbadores de la estabilidad, y cuya transcendencia, por fortuna, es posible limitar. Me refiero a las alteraciones que en las cualidades propias del buque engendran las averías producidas en sus fondos por los torpedos o en sus costados por la artillería. Con una subdivisión interior bien entendida se contrarrestan, en mayor o menor grado, tales desperfectos; y se estima su influencia en la estabilidad, ya con el cálculo directo, ya experimentalmente; pero su remedio reclama, además, una reserva de flotabilidad proporcionada a la magnitud prevista o supuesta del daño posible, y una resistencia adicional en la estructura entera o en determinadas regiones tan sólo.

Con los resultados obtenidos en un estanque de ensayo al estudiar la resistencia a la marcha, no se ha hecho todo tampoco para deducir lo que respecto al



Ise, acorazado japonés. — Desplazamiento: 31.200 toneladas. Año 1918.

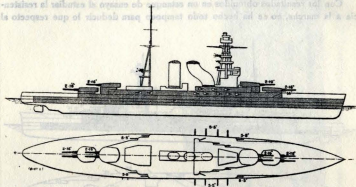
andar será el buque navegando en toda clase de mares. En este caso de nuevo surge la incertidumbre a consecuencia de la imposibilidad de apreciar con exactitud la influencia de las causas perturbadoras de la resistencia al movimiento.

Una de las principales reconoce por origen las cabezadas y arfadas, que alteran a intervalos irregulares el asiento del buque y su inmersión y dependen de las formas y, en particular, de la finura o la rotundidad de la proa; de suerte, que tan sólo el buen juicio y perspicacia del proyectista, auxiliado por la experiencia propia y los datos que recoja en barcos más o menos similares, pueden servirle de guía, no siempre seguro, en lo que a este punto atañe.

Por último, la facultad de giro, en la que de modo capital interviene el timón, entraña otra cuestión compleja que no se ha conseguido resolver todavía con el exclusivo auxilio del cálculo. Desconócese, pues, o no es factible fijar *a priori* con seguridad, ni el área más apropiada a la pala, ni su más ventajoso contorno, ni el ángulo de timón de más eficaz efecto, ni el diámetro de la circunferencia de

evolución con cualquier ángulo de pala, ni la influencia exacta, en el gobierno, del lugar que ocupe el timón, de las formas de las obras vivas, de la velocidad de marcha y de la agitación del agua producida por el propulsor. Tan sólo aproximadamente, con fórmulas empíricas, y también valiéndose de comparaciones con buques conocidos, se determinan y fijan en el día los elementos de la pala, que no es raro verse en la necesidad de modificar *à posteriori*.

Quizás, siguiendo el ejemplo de autoridades eminentes (1), haya recargado algún tanto las sombras del cuadro que acabo de esbozar. Mas bien se sabe que en Arquitectura naval ocurre lo que en todas las ciencias. En ninguna ha conseguido el hombre contemplar un cielo sin nubes iluminando un campo de límites fijos,



Nagato, acorazado japonés. — Desplazamiento: 33.800 toneladas. Año 1921.

despejado y llano, no; que la extensión de éste es infinita y se presenta cruzado en todos sentidos por insondables abismos e inaccesibles cumbres. Siempre guarda el secreto de cuanto nos rodea

El que da luz al sol, vida a la hormiga,
Empuje al huracán, jugo a la espiga,
Y ante quien no hay futuro ni pasado (2);

siempre será el mundo objeto de las investigaciones y controversias de los humanos.

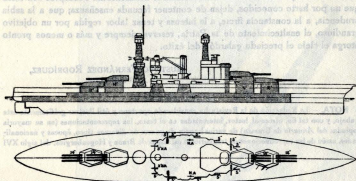
Es indudable que al abordar el estudio de algunos problemas de la Arquitectura naval se experimenta la congoja que acompaña a la incertidumbre producida por la aplicación de hipótesis arriesgadas o de teorías que adolecen de falta de precisión; sería, sin embargo, temerario desdeñar la ciencia del ingeniero, como que, a pesar de todo, las soluciones que da a dichos problemas, aliando prudente-

(1) Rishce, Bertin, Elgar, entre otros varios.

(2) Duque de Rivas.

mente para ello el análisis matemático y la experiencia, aun careciendo de absoluta exactitud, bastan para satisfacer por completo las necesidades de la práctica.

No es menos cierto, además, que si, como afirma el tímido poeta de Venosa, debía tener «el primer hombre que se lanzó al mar en frágil leño un pecho de roble revestido con triple coraza de bronce» (1), hoy día, a pesar de las nieblas que envuelven a muchos problemas de la Ciencia naval, los buques proyectados y construidos por hombres inteligentes a quienes guíen los resplandores de la Teoría y las enseñanzas de la Práctica, surcan los siempre temibles mares arrojando sus cóleras sin extraordinario riesgo, sin naufragar por carencia de algunas de las cualidades que para su conservación son esenciales. Así lo demuestra la estadística que, si acusa la pérdida anual de muchos centenares de buques, débese tal resul-



California, acorazado norteamericano. — Desplazamiento: 32.500 toneladas. Año 1921.

tado a mil causas que tienen análoga correspondencia en tierra, y en nada se relacionan con la impotencia profesional del ingeniero, en la actualidad poseedor de recursos bastantes para suplir los desfallecimientos de la Teoría con las sabias sugerencias de la Prudencia.

* * *

Infiérese de cuanto llevo expuesto, que a pesar de los esfuerzos aunados de la Ciencia y la Industria, el buque de combate, en sus transcendentales evoluciones durante el último siglo, ha llegado a un punto que todavía no permite reposo al ingeniero, ni sintetiza criterio maritimomilitar unánime. Difícil es, por tanto, en país tan pobre como lo es España de recursos industriales, escéptico e indiferente

(1)

Ille robur et ossa triplex
circa pectus erat, qui fragilem trunci
Commisit pelago ratem
Primum.....

(Odus.)

además por desdicha en todo cuanto se relaciona con la Marina de guerra, indicar el rumbo que le conviene seguir en cuestión tan vital. Por lo que a mí hace, interin no varíen las circunstancias, y precisamente con el fin de que su aspecto cambie en sentido favorable, me concretaré a desear tan sólo que los llamados a encauzar la opinión en esta materia no echen en olvido aquel precepto que Horacio nos dejó en una de sus *Sátiras*, y que sintetiza todo un programa políticomilitar aplicable a nuestra actual situación:

..... circa vivite fortes

Fortiaque adversis opponite pectora rebus.

Conquistar las simpatías de los poderosos..... Oponer a los rudos golpes de la adversa suerte pechos varoniles innaccesibles al desaliento..... Preceptos son éstos que no por harto conocidos, dejan de contener fecunda enseñanza; que a la sabia prudencia, a la constancia firme, a la intensa y tenaz labor regida por un objetivo grandioso, el enaltecimiento de la Patria, reserva siempre y más o menos pronto otorga el cielo el preciado galardón del éxito.

GUSTAVO FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ,

Ingeniero naval.

NOTA. — La Redacción de la Revista ha considerado oportuno y útil ilustrar gráficamente este trabajo, y con tal fin, ofrece al lector, intercaladas en el texto, las representaciones (en su mayoría copiadas del *Anuario de Brassen*) de varios buques de guerra de diversos tipos, épocas y nacionalidades, amén de las reproducciones de tres curiosas estampas de Braun y Hogenbergius, del siglo XVI

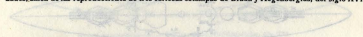
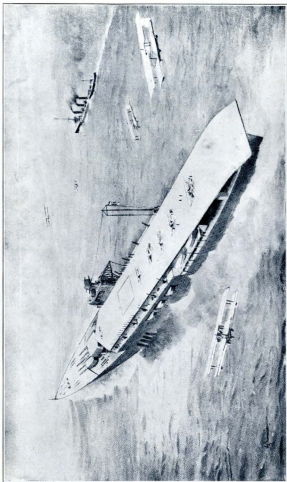


Figura 1. Batalla naval. — Copiada del Anuario de Brassen, Año 1871.

lado a mil causas que tienen relación con el poder, y en cada una de ellas con la importancia profesional del ingeniero, en la actualidad poseedor de recursos bastantes para seguir los desenvolvimientos de la Teoría con las rapidas evoluciones de la Práctica.

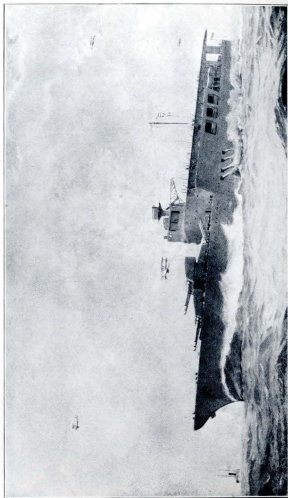
Industria de guerra, que a pesar de los esfuerzos hechos de la Ciencia y la Industria, el poder de combate, en sus trascendentes evoluciones durante el último siglo, ha llegado a un punto que todavía no permite reposar al ingeniero, ni siquiera en el momento de la guerra. Dado es, por tanto, en país tan pobre como lo es España de recursos industriales, científico e industrial

Figura 2. Batalla naval. — Copiada del Anuario de Brassen, Año 1871.



BUQUE PORTA-AVIONES DE TORRES (PROYECTO)





ACORAZADO PORTA-AVIONES (PROYECTO).

