



(Dibujos de "La Literatura Militar", de Barado y de "La historia del arte", de Fontanals.)

## Aliquando, bonus, dormitat Homerus

Por JOSE M.<sup>o</sup> AYMAT, General de Aviación.

Si con ser tan bueno, hasta Homero a veces se dormía, y en vez de cantar, con toda verdad, los altos sucesos de la Guerra de Troya, distraído, se le iba el santo al cielo y tergiversaba hechos, personajes o circunstancias, ¿qué no sucederá a quien no alcance la excelstitud de un Homero?

Traducido al romance, decimos por estas Tierras: El mejor escribano echa un borrón.

Por ser asunto de la épica homérica, la lucha que acabó con Ilión, historia es, y modelo inmortal, porque si son interesantes los hechos que al detalle narra la Híada, mucho más, y ello precisamente le da categoría eterna y universal, es la pintura de los caracteres, de las pasiones humanas de todos los tiempos, sin disquisiciones filosóficas, sino relatando sencilla, pero maravillosamente, hechos que a la perfección las reflejan. Desde su comienzo, cantando la cólera de Aquiles, por el reparto de un botín, constituye todo un aleccionador tratado de psicología militar.

La Historia, para que sea "maestra de la vida", debe, pues, no sólo relatar hechos, sino, además, dar a conocer estados de ánimo, sentimientos, conocimientos, temores e impulsos de los personajes. Esta Historia requiere, claro está, el conocimiento de la verdad pura y clara, pues sin ella su misión educadora caería por su base, y la gloria o condena que de ella se deriva carecería de justicia. Ahora bien, el escrutar den-

tro del alma de los actores, de cuyo exacto y justo juicio ha de surgir el sentido de ejemplaridad, es misión, por fuerza, poco discreta, en los primeros momentos, al menos, mientras viven los protagonistas, y, sin embargo, en asuntos militares, cuya técnica cambia aceleradamente, la lección no tiene espera, al menos en lo que el Arte de la Guerra tiene de cambiante. Hay que limitarse, pues, a los hechos, pero escudriñándolos metódicamente, con todo cuidado, lo que requiere una preparación técnica que constituye la Metodología Histórica.

Pero, aun con ella, el historiador se vería imposibilitado humanamente sin una organización perfecta de Archivos históricos, dónde encontrar las fuentes de la Historia que se proponga relatar.

Así lo entendió no hace, es verdad, apenas un siglo, el Ejército alemán; bastante después el francés, inglés e italiano. En nuestra Patria sólo después de la Guerra de Liberación se ha creado el Servicio Histórico Militar, con vida independiente, no como una pequeña Sección Histórica del antiguo Depósito de la Guerra que, si pudo tener Jefes de gran valía, laboriosidad y tesón, no contó con los Archivos que están completando hoy, si bien con la pena de que ni Marina, ni el Aire, hayan llevado allí toda la documentación para mejor estudio y explotación de conjunto.

Alguna vez que he querido episódicamente restituir hechos de Aviación han fallado

mis pesquisas por no saber dónde buscar antecedentes, y ¡es tan frágil la memoria para fiar, con garantía, en el recuerdo personal!

Cuando se carece de tan valiosos elementos de trabajo, de tiempo, mucho tiempo, paciencia benedictina y afición a los estudios históricos, la verdad es difícil de descubrir, y mala, por tanto, la ejemplar y provechosa lección que nos empeñamos en deducir.

Ha venido a ser clásico en la Metodología Histórica, el caso de Lord Walter Raleigh, favorito que había sido de la Reina Isabel de Inglaterra, hombre culto e inteligente que había aprendido mucho y prestado muy valiosos servicios en los largos años de gobernación, y que, por celos de su Reina, se hallaba preso en la Torre de Londres. Entretenía sus forzados ocios (primeros años del siglo XVII) escribiendo una Historia del Mundo, cuando se produjo un motín en la cárcel. Quiso hacer una experiencia histórica, y se hizo relatar por cuantos testigos presenciales e inmediatos hubo, lo que había ocurrido, y, resultaron tan múltiples y, no ya variados, sino hasta contradictorios, los testimonios, que vino en conclusión que todo relato es subjetivo y no puede fiarse en ellos para deducir verdad objetiva de un suceso. Decepcionante sería tal conclusión para el historiador, si no fuera porque ante ella la Metodología moderna ha sabido encontrar garantías convenientes que constituyen su técnica.

Un suceso intrascendente, si los hay, nos servirá de ejemplo: Hemos podido leer la referencia de que en octubre de 1921 un avión, al regresar de un bombardeo, cuando pasaba por el collado del Atalayón (Melilla), chocó con el cable del globo cometa, en servicio de observación, a 1.500 metros de altura. El globo quedó libre y, arrastrado por el viento, se internó en el mar con el Capitán Gómez Guillamón a bordo. Inmediatamente salieron en su persecución el acorazado "Alfonso XIII", transporte "Almirante Lobo" y cañonero "Lauria", dándole alcance después de varias horas. Con el cable amarrado al "Lauria" fué trasladado a Melilla. El avión tuvo la suerte (?) de cortar el cable del globo con el borde de ataque del ala y, como volaba a muy baja altura, cayó a tierra inmediatamente después,

sufriendo roturas importantes. El piloto resultó levemente herido (1).

La información del suceso, ocurrido ante mis propios ojos, es equivocada. No fué en el Atalayón, sino junto al Aeródromo de la segunda caseta, a cuya inmediación tenía su amarre el globo, inconveniente, pero obligado, para poder observar longitudinalmente el valle del barranco del Lobo, en cuyo origen, entre los picos Basbel y Kol-la tenía su emplazamiento el cañón que tiraba contra Melilla. En socorro sólo salió el "Lauria".

Inverosímiles son, tanto el que también lo hicieran el acorazado y el transporte, y que éstos pudieran hacerlo inmediatamente, y el que, de haber estado el globo en Atalayón, más alto que el avión, no fuera visto por la proa, cuando, aún lejano, tenía que aparecer con pequeño ángulo de situación. La enseñanza a deducir en el supuesto del equivocado relato sería el que debe escalonarse de banderolas el cable del globo, cosa que ya sucedía, y en el de la verdad, lo inconveniente de la proximidad de pistas de aviones y parques de aerostación. La fecha de la ocurrencia indeterminada, entre referencias a los días 2 y 10 de octubre de 1921, es exactamente la del 2, ocupación de Sangan.

Un ejemplo de cómo el examen fragmentario, o, incluso, a veces fatalmente incompleta, por deficiente, de documentación oficial, puede inducir a equivocación.

Es muy posible que en el registro de la estación telegráfica del Cuartel General del Alto Comisario y General en Jefe, en lo alto de Tetan de Nador, aparezca un telegrama del día 5 de octubre de 1921, ocupación de Atlaten, al Jefe de Aviación, en términos parecidos a estos: "Si Aviación ha de seguir causándonos más bajas que el enemigo, más vale que no salga", sin que en los archivos pueda encontrarse más antecedentes sobre el asunto. Cuando recibí este telegrama hacía unos minutos que el Capitán José Carrillo, observador de un avión, me daba el parte de desarrollarse la operación,

(1) El Observador era el entonces Teniente de Artillería don Ricardo Bellod Keller, muerto después, el 23 de octubre de 1932, de Capitán, a consecuencia de quemaduras al incendiarse el avión y tratar, ante todo, de salvar, como salvó, a un compañero de vuelo.

al parecer, sin resistencia y de haber observado una explosión entre tropas al pie de la loma que ocupaba el Cuartel General. Como en Tetuán hubiéramos tenido un lote de bombas francesas que se enganchaban en el lanzabombas y que nos había causado la muerte del Capitán Rojas (1), pregunté: "¿No traería usted alguna bomba?" "No. Vi la explosión por la proa, y no había sobre mí ningún otro avión."

Salí inmediatamente para el Cuartel General. Al llegar a Nador supe que un soldado había cogido del suelo una bomba periforme lanzada días antes; que al dejarla, por orden del Oficial, había hecho explosión, matando a catorce soldados e hiriendo a treinta y tantos, casi todo el resto de los individuos de la Sección. No es extraño que al observar desde la loma la explosión simultánea al paso del avión se atribuyera a él. Además, podemos decir, llovía sobre mojado. Pocos días antes, probablemente el día 2, el Teniente Valdés, de Caballería (2), arrojaba unas bombas sobre un grupo de jinetes que tomó por enemigo. Eran nuestros húsares, en cuya Unidad prestaba servicios el Infante don Alfonso, hijo de la que había sido Princesa de Asturias. No hubo víctimas, pero el espanto de algunos caballos hizo que la carga de una ametralladora salieran galopando hacia el enemigo; hubo que acercarse, y los moros llegaron a causarnos alguna baja. Al menos así creo recordar me contaron el caso.



(1) Véase: "Un ejemplar Capitán de Tropas de Aviación". REVISTA DE AERONAUTICA, número 106, mayo de 1945.

(2) José Alonso Valdés, muerto en 16 de octubre de 1922, en accidente del curso que seguía de pilotos en Getafe.

La indignación fué mayúscula, pero supe explicar la posible confusión, y el General Berenguer, confiado en la sinceridad a que le tenía acostumbrado, no dió importancia al caso. Tuve algún incidente fuera de mis directos superiores, hasta que, días después, el General Cavalcanti me llamó para decirme que había llegado a sus oídos que Valdés estaba bebido. Le aseguré no ser cierto, pues lo hubiera yo notado, y añadí: "Esta imputación puede obedecer a que le llaman los compañeros "el Whisky", y agregué que desde que vinieron profesores de vuelo in-

gleses, Valdés, por fantasía, pedía whisky en vez de cerveza o vermut, pero que, por lo mismo, se le llamaba también "el Lord". El General cortó la entrevista: "Aymal, me basta oír esto. Adiós."

Mientras subía la loma me fui haciendo cargo de lo ocurrido, poniéndome en el lugar y momento de redactar el telegrama. Llegué y dije: "Ya se habrán enterado de lo sucedido." No

se me dió explicación alguna, que esperaba; pero el silencio y la expresión afectuosa con que acogieron bastaron para desarmar la poca amargura que pudiera quedar aún en mi ánimo. Estoy seguro, porque si pude olvidar el detalle, recuerdo bien el estado de espíritu en que bajé aquella loma. No dije nada a mis subordinados, y debí romper el telegrama; y sólo después de años alguna vez he llegado a contárselo en confianza a algún íntimo.

¿Qué diferentes conceptos se deducen del frío documento oficial aislado o de la noticia completa! Aquella Aviación, objeto del duro telegrama, a propuesta del propio General Berenguer, mereció, para su Bandera, por aquel período de operaciones, la Medalla Militar colectiva.



Veamos otro ejemplo de cómo conviene enjuiciar y, para episodios recientes aún, sin llegar al juicio, considerar o presentar los hechos, y que nos atrevemos a contar porque ya ha sido publicado.

Tuvimos entre los años 1920 y 1924, en que murió gloriosamente (1), un Capitán de Artillería, José Carrillo, espejo de militares, el mejor Jefe de Grupo de la Aviación española, como le califica el General Kindelán, al que de Observador tuve en Tetuán y Melilla, a mis órdenes, y del que, por conocerle bien, recibí, en 1944, el honroso encargo de escribir una glosa para un libro oficial de educación moral aérea, que no llegó a publicarse. Admirador de la gloria de mi héroe, reuní documentación, relatos y detalles de la época en que no disfruté de su compañía, y pude recoger la referencia de un episodio que, según como se mire, puede empañar su justa fama de correcto y disciplinado militar, o simplemente reflejar el don que Dios le había dado, de la simpatía que, unido a la ejemplaridad de su valerosa conducta, le hizo tan fácil y seductor el ejercicio del mando.

Por eso llamaba yo al artículo: "Carrillo o la simpatía".

Carrillo, de vuelta de recoger de París una escuadrilla de Potez, el 16 de junio de 1924, dió el salto del mar con su patrulla de Granada a Melilla, sin esperar la protección de los hidros, movilizados a Motril para un eventual socorro. Luego pasó normalmente el resto de la escuadrilla.

El Coronel don Ricardo Alvarez Espejo, considerando temeraria la desobediencia, le impuso ocho días de arresto en el aeródromo. Empezó a cumplir el arresto en una tienda de campaña, junto a los aviones de su grupo, arrastrando en broma con sus pies una cadena con grandes bolas. Llega a Melilla el General Soriano, y, ante los Oficiales, desautoriza al Coronel, al que considera incapaz de distinguir entre Oficiales, y entre pruebas de valor e indisciplina.

Traté al Coronel Marqués de González Cas-

tejón, Ingeniero militar; supo de Teniente ganar en Cuba su Laureada; se diplomó de Estado Mayor; hombre culto, un perfecto caballero, militar correctísimo, valeroso no por presumir de su Laureada, sino por naturaleza, y de ello daba continua y serena muestra en arriesgadísimos y continuos vuelos; bondadoso y amable, hasta el punto de hacer, con su acento parisién, preguntas un tanto ingenuas, cuando explicaban algo, sencillamente por halagar al conferenciante, con la prueba del interés con que le atendía, y convidar a comer a sus pilotos, desde el Comandante de Grupo al modesto Cabo. No era dado a la populachería y campechanía características de algunos altos Jefes, que en ellos era sin quebranto de la más estricta disciplina, porque la exaltación extrema de otras altas virtudes militares les hacían indemnes a él.

Además, en este caso el Mando tuvo sus razones. Razones del Mando que, en general, el subordinado desconoce, porque muchas veces sería grave indiscreción exponerlas, y porque siempre es inconveniente presentar a juicio del llamado a obedecer los motivos, cuyo nexa con la resolución quedaría a la consideración varia y discutible de la mente ajena. Tal era la consideración de lo molesto, dificultoso, deslucido, y mucho más ocasionado a fracaso, que agraciado, de los servicios de protección de vuelos sobre el mar, tanto por hidros como por barcos de la Marina de guerra, que, probablemente, se pidieron en este caso.

Pero el hombre es hijo de su tiempo, fruto del ambiente, y hemos de considerarlo.

La Aviación militar nació de gente joven. Apenas salida de las Academias, a volar. El vuelo, con su encanto, con su apetitoso sabor agridulce del riesgo, con la gloria que proporcionaba el arrostrarlo, hizo que el aviador se parara poco en consideraciones militares que le apartaran de la noble ansia de volar. Los escasos mandos jerárquicos sobre compañeros de riesgos y fatigas se veían sustituidos por la acción directa de los primeros Jefes que alcanzaban hasta el final. Con ello no hubo, en la práctica, Escuela de Mando, y cuando el crecimiento de la Aviación hizo preciso su escalonamiento jerárquico, éste no pudo desenvolverse por falta de práctica. Pudo disimu-

(1) De Jefe de Grupo. Al aprovisionar posiciones sitiadas en Yebala, durante el repliegue de Xauen, al ser derribado e incendiado en el Fondalilla el 28 de septiembre de 1924.

larse los desaciertos en espera de que la propia experiencia fuera perfeccionando la máquina (1), pero la desautorización desde más arriba venía a desanimar a los pocos que sentían amor a la responsabilidad del mando. No extrañemos que el General Echagüe apreciara que sus aviadores eran "demasiado compañeros" para establecer una disciplinada jerarquía escalonada y, como había ocurrido en otros países, trajo Jefes de más edad y categoría militar para constituir el cuadro de los más altos mandos de unidades aéreas. De brillante historia militar, en tierra, aquellos dignísimos Jefes hicieron honor a ella, y buena parte de ellos tenían mando sobre pilotos con bastantes años de vuelo, y no puede negarse que el resultado fué magnífico. El propio Carrillo, Capitán antiguo, de Observador, fué Jefe de Escuadrilla, y creo recordar que de Grupo, antes de hacerse piloto.

Sin embargo, los aviadores, mejor dicho, los pilotos que vieron nacer su Arma, sentían el ansia natural que reflejaba: "La Aviación para los aviadores", y miraban con prevención aquellos dignos Jefes, tan dignos que, casi todos, se volvieron a las Armas de tierra, de donde procedían, y donde cosecharon nuevos laureles y, bastantes, gloriosa muerte.

En ese ambiente, las muestras de arrojo habían de florecer ubérrimas y toda prueba de valor, celebrada, llegando a competición, que ya el General Echagüe hubo de tratar de contener en orden general del Servicio de 26 de diciembre de 1921 (2).

No es extraño que el arresto de Carrillo

(1) Véase: "Camino de perfección en el arte de mandar", artículo del autor en REVISTA DE AERONAUTICA, núm. 42, mayo de 1944.

(2) Véase pág. 117 del segundo tomo de "Historia de la Aeronáutica española", de Goma, y más al detalle, "El alma de la Aviación española", de Acedo Colunga.

ocasionara comentarios de "¿Qué entiende de eso?", "¡No hay derecho!", y que Carrillo, ídolo de sus subordinados, habituado, y hasta envanecido, por el halago de sus superiores (que es casi inhumano sustraerse a la lisonja), él, hijo de militar, al que conocí conviviendo en una tienda de campaña, modelo de toda virtud militar, militar él mismo, correcto y disciplinado, diera un inconsciente resbalón. Como empezamos: "Aliquando, bonus, dormitat Homerus." Se dice al fin del relato: "... sonríe, y todos, con Castejón, comparten la broma sin detrimento del respeto, para beneficio de mayor conocimiento y penetración mutua".

Conocí bien a Carrillo; admiré muchas veces su ingenio, la agilidad de sus réplicas, salvo en esa, que creo singularísima, ocasión, cuando en una broma había una víctima o simplemente un objeto pasivo; esa víctima era él mismo. Carrillo no era uno de esos sujetos "que tienen cosas" y que, a fuer de reiterarse, pierden la gracia y se hacen insoportables al que

tiene que sufrirlos todos los días. Ante la lamentable derivación de su broma, desperdició de su sueño, y, con su facundia, debió ocurrírsele alguna frase salvadora (desconozco cuál fuera), que vino a transformar en un festivo recuerdo una situación desagradable. ¡Era mucha simpatía la de aquel espejo de capitanes!

Y vamos con el valor.

La estatua del luchador o gladiador ("Heros Combattant"), de Borghese, en el Louvre, prototipo del guerrero valeroso, aparece en maravillosa síntesis de acciones defensiva y ofensiva, fija la mirada en el enemigo, cubierto el cuerpo con el escudo y el brazo derecho retraído, tensos los músculos, prontos a herir con la espada. ¿Se le ocurriría a nadie presentarlo a cuerpo limpio, sin escudo, como adelanto del español del cuento: "¿Miedo yo?", y se lanza sin paraídas.

Si en tiempos homéricos ya el escudo representaba el principio de la seguridad, y



"El Luchador", de Borghese.

en los días de 1909 nos indignaba el leer en la prensa que los moros, "traidoramente ocultos" en las chumberas, nos agredían a mansalva, ¡qué más hubiéramos deseado que nuestros bisoños soldados hubieran sabido, desde los primeros días, cubrirse con el terreno! Algún instructor de orden abierto lanzaba pedradas a los quintos que se quedaban a descubierto. El que en ejercicios de doble acción algunos buenos tiradores disparan con munición de guerra y hagan oír a los ejecutantes el silbido de las balas, es de gran utilidad para la instrucción.

En la guerra no debe, en absoluto, rehuirse el peligro; pero arrostrarlo sin necesidad ni utilidad, únicamente por el afán de parecer valiente, es condenable temeridad. En el Mando, porque se debe a la Patria, que espera mejores servicios de él y a su tropa, a la que deja huérfana de dirección (1); en la tropa, porque hay que reservarla para el empujón decisivo que conquiste la victoria.

Me llevó la suerte a una ponencia que incluyera en el Reglamento de San Fernando casos para aviadores, porque no se sabía cómo concedérsela al equipo Ríos-Barreiro, derribados en Laucién, 1913. Ante las dificultades del casuismo, hubimos de estudiar las circunstancias calificativas del hecho heroico. Este estudio fué, para mí, recuerdo y guía para nuevo intento cuando, de Consejero del Supremo, recibimos en 1941 encargo de modificar el Reglamento, que en su interpretación literal, obligada, dadas la duración y bravura de la lucha y la mortandad, un poco ciega, del armamento moderno, proliferaba las concesiones, con daño indudable del prestigio de la orden. Volvióse entonces a hacer estudio objetivo del valor, y de lo leído y meditado deduzco que el libro del que se conoce como Cura de los Palacios Rubios, *Tratado del esfuerzo bélico heroico*, es modelo en que se encuentra un magnífico estudio del verdadero y meritorio valor y, más aún, un programa de meditaciones y patrón que aplicar a los móviles internos, riesgos conciente, voluntaria, moral y útilmente corridos, de lo que se

(1) Véase: "Al Mando único y responsable, todo honor". REVISTA DE AERONAUTICA, número 80 (141), abril 1948.

deducirá el mérito a la gloria y la útil y conveniente ejemplaridad histórica. A él nos remitimos (1) para pasar a más modernos tiempos.

Clausewitz, en sus libros *De la guerra* (2), tiene un capítulo VI, del libro III, que titula "La intrepidez". La define como "virtud la más noble, desde el último tambor al General en jefe; verdadero acero que temple y da brillo a las armas".

Como escribía con el inmediato recuerdo de la desgraciada campaña de Jena, estimulaba a los suyos, añadiendo: "Aun inoportuna..., atestigua el vigor de un organismo..."; pero, buen filósofo alemán, tanto que, a fuer de serlo, y muy profundo, llega a hacerse en otros lugares oscuro e ingrato de leer, añade a renglón seguido: "Sólo contra la obediencia, cuando se separa de una voluntad expresa y más elevada, estimándola en poco, debe ser tratada como un mal peligroso; no por sí, sino por su inobediencia, pues *en la guerra no hay nada por encima de la obediencia*." El subrayado es del propio Clausewitz.

Nuestras sabias Ordenanzas son en esto concluyentes en términos absolutos.

Y ya que hemos citado a Clausewitz como maestro, hemos de hacerlo también de estas otras palabras del capítulo que precede al antes citado: "La Historia es lo que mejor comprueba el valor de los factores morales y su influencia, *muchas veces increíble* (ahora subrayamos nosotros, y añadiríamos: como imponderables que son), y esa es la asimilación más noble y positiva que el espíritu del General puede sacar de la Historia."

Ya el Cura de los Palacios decía: "Las cosas del esfuerzo mejor se aprenden y saben por ejercicio y experiencia (Historia) que por escrito."

Tras tan claros y autorizados conceptos sobra todo comentario.

(1) "Tratado del esfuerzo bélico heroico", de Juan López de Vivero, 1524, y edición de la "Revista de Occidente". Madrid, 1941. 125 páginas de 22 por 15.

(2) Publicación XII de la Escuela de Guerra Naval. Reedición de la traducción de los tres primeros, de Seguí y Barbero. Los restantes, actual de Pastor y Fernández Checa. Dos volúmenes de 398 y 579 páginas. Madrid, 1945.



Recordemos la enorme trascendencia que tuvo la muerte de Gustavo Adolfo; en nuestra guerra civil, la del Marqués del Duero, en Montemuru, 1874, y más la de Zumalacárregui, frente a Bilbao; en la campaña de Melilla, 1912, la del Mizzian, y de nuestro lado, en agosto de 1924, la del caid Abd el Malek, que suspendió las operaciones para derivar la presión de Abd el Krim sobre la línea del Lau.

El suicidio, ante el infortunio, no debe alabarse como acto puro y moral de valor. Lejos de exaltar, mengua la gloria tal vez conquistada anteriormente, como en el infortunado General Silvestre, o el intento de Napoleón III en Sedán. Y si fuera por no enfrentarse con la responsabilidad, llega entonces a cobardía.

En Aviación, sobre el riesgo de la guerra está ya el del propio vuelo en aviones de características entre las que la de seguridad queda relegada a muy segundo plano, y ese material, sobre costoso, es a veces escaso. El correr un riesgo no autoriza al piloto a creerse dueño de su avión, a hacer con él lo que le dé la gana y a que la Patria se lo vaya reponiendo cada vez que por su buen servicio, o por su temeridad, lo pierda.

Por eso el General Echagüe, en la orden antes citada, exigía "disciplina perfecta, para obtener de los vuelos su máximo rendimiento militar", y prohibía "la perniciosa emulación a base del riesgo y daño *corrido y cosechado*". Eran sus palabras.

Del valor de una tropa, que ha de suponérsele, no se debe hablar, como no se habla de la honra de una mujer sin ofenderla.

Sólo en muy contados casos de desfallecimiento moral es necesario.

En los días de agosto de 1909, el Teniente Coronel Burguete, con su laureada al pecho, y como bien entendido en psicología militar, formado su batallón al toque de oración, hacía rezar tres padrenuestros: uno, "por el alma de vuestro Teniente Coronel Ibáñez Marín, que abandonasteis cobardemente en ese barranco (del Lobo); otro, por la mía, que me abandonaréis, si hay ocasión; y otro, para que Dios os devuelva los... atributos de masculinidad que perdisteis allí."

Afortunadamente, en Africa era lo corriente que sobrara valor. Aquel blocao de

la muerte en el camino de Sidi Hamed el Hach, en el inicio de la reconquista de Melilla, encontró siempre legionarios voluntarios de sobra, prontos al seguro sacrificio, entre qué elegir. Hemos oído a veces: "¿Suicidas? ¿Para qué ese empeño en guarnecerlo?" Contesto: "Porque ese sacrificio exigía otro inmensamente mayor, donde se quebraría, y se quebró, la moral enemiga, pues a los pocos días desistieron de intentar asaltarlo."

Pocos días después aquella fuerza se batía como lo ha hecho el veterano español cuando la política y una propaganda derrotista no desarma su moral previamente.

Hablar o presumir de valiente, en otro caso, hiere gravemente la dignidad humana.

En los días duros de Carrillo, en Melilla, volvía un piloto del frente del Alto Kert, y al dar el parte de haber visto gran concentración enemiga, pasó por el bochorno de que su jefe, mirando las alas del avión, le dijera: "No serán tantos, porque no trae usted muchos impactos."

Años antes, 1913, volvíamos de Laucién al Campamento general de Tetuán. Empezaba a oscurecer. El General Marina, solo, delante, en vez del camino de la aguada (actual carretera), seguía el bajo de las huertas, para entrar por delante de la actual estación del ferrocarril. El Capitán de la Policía se adelantó, y, acercándose al General, le dijo: "Está retirado el servicio. Los moros pasan el río..." No le dejó terminar: "Si tiene usted miedo, vaya por otro camino."

Disculpemos al caballeroso General, cuyas meditaciones sobre las pretensiones del Gobierno le tuvieran, quizá, de mal humor; pero la amargura de estos oficiales, nada, ni nadie, se lo quitaría.

Nos damos cuenta que este artículo ha adquirido ya desmesurada extensión, y, entretenidos en exponer los riesgos que amenazan la investigación histórica, no hemos ni empezado aún siquiera la exposición de la técnica inquisitiva, auténtico objeto de este trabajo. Suprimir detalles en el relato de casos particulares, priva a éstos de interés y de efectividad en la ejemplaridad. La lección prolija en ellos es, no obstante, útil. La necesidad de extremar el cuidado, las precauciones al detalle, constituyen las reglas de Metodología que habrán de quedar para una segunda parte de este artículo.