

PUEBLO

NUM. 7. MADRID, 15 AGOSTO 1942

Suplemento semanal

EL CAUCASO tiene dos flancos

Las posibilidades de envolvimiento del gran macizo montañoso afectan simultáneamente a los mares Negro y Caspio

El desarrollo de las operaciones en el frente ruso durante los últimos días acusa: por parte soviética, una extensión de su resistencia en la región de Voronej, hacia el Sur, hacia la gran curva del Don, para defender frontalmente Stalingrado; por parte del Eje, una audaz explotación del éxito alcanzado en la región del bajo Don. Parece como si Timoshenko hubiera rectificado su dirección general de repliegue hacia el Este para quedar al flanco de las fuerzas que avanzan hacia el Cáucaso, confiando la defensa de este accidente principal al ejército del Cáucaso, y como si Von Bock, fiel a su conducta anterior de explotar el éxito allí donde se produzca, hubiera dirigido su esfuerzo en derecha a alcanzar lo primero posible los pasos de tan interesante objetivo geográfico. Y resulta claro que la intención rusa de barrer el camino del Volga e impedir la escisión del Ejército soviético resultará tarde o temprano fallida, puesto que la referida resistencia delante de Stalingrado ha sido ya desbordada por las fuerzas que en dirección Este avanzan, superado el Don, por entre este río y el Sal.

A Von Bock, es patente, le urge enfrentarse lo antes posible con la barrera caucásica. El Cáucaso es una verdadera muralla de 1.200 kilómetros de extensión apoyada en dos mares, con sólo unos diez pasos de carretera en su parte central, que la salvan a alturas superiores a los 2.000 metros y que, por tanto, la nieve les cierra muchos meses al año. Los valles son estrechos; las pendientes, fuertes, y las diferencias de nivel, abismales. Su gran potencia natural ha sido reforzada el último año con importantes obras de fortificación. Esto basta para comprender las enormes dificultades tácticas de atacar frontalmente el obstáculo, caso de que los defensores pudieran establecerse sobre él en fuerza y se les diera tiempo al realizar un metódico plan de destrucciones de las vías de comunicación. Por otro lado, existen serias dificultades técnicas para el empleo de las armas dominantes de la contienda topográfica del terreno. Así, por ejemplo, los Stukas no pueden actuar eficazmente, porque las grandes diferencias de nivel producen tales trastornos locales en la densidad del aire, que resultan peligrosos para las picadas y los vuelos rasantes. Y lo escarpado del terreno hace introducir fuertes errores en los bombardeos aéreos de todo género y en el tiro de la artillería. Por todo esto, la prisa de Von Bock para apoderarse sobre la marcha de algún tramo de cordillera desde la que hacer caer el resto y desembarcar en Georgia.

Para hacer frente a la no imposible contingencia de que todo el Cáucaso estuviera ocupado densamente al llegar las vanguardias del Eje, se acudiría a la maniobra, que sólo es posible utilizando el mar y el aire por la continuidad del obstáculo. Una situación semejante a la del istmo de Kertsch se resolvería con una solución también parecida.

Hasta ahora los comentaristas vienen hablando de la posibilidad de caer a retaguardia del Cáucaso mediante una acción de desembarco en la región al norte de Batum, una vez anulada la escuadra rusa del Negro. Pero sucede que el Cáucaso tiene dos flancos por donde ganar su retaguardia: uno, en el Negro, y otro, en el Caspio. No es para desechar rotundamente la posibilidad de otra acción semejante a la anterior que, partiendo de las costas nordcaucásicas del Caspio, fuera a caer a retaguardia de Bakú.

La cosa tendrá más dificultades

técnicas que prácticas. Las fuerzas navales soviéticas de este mar son unidades pequeñas y poco numerosas, que pueden destruirse con aviación y lanchas rápidas que se transportan por tierra, de la misma manera que las fuerzas italianas que operan en el mar Negro, si es que para entonces no podían remontar el Don y descender por el Volga. La principal dificultad estribaría en los medios de transporte marítimo. Del número con que se contara en un momento determinado dependería el volumen y los vuelos de la empresa, pero carecemos de elementos para discutir sobre el tema. Algunos se encontrarán en los puertos ribereños; otros podrían improvisarse; con medios de fortuna, quizá fuera posible pasar otros más del Azov. Si combinamos el transporte naval con el aéreo, las posibilidades se multiplican.

Si el desarrollo de los acontecimientos en el frente caucásico aconsejase esta solución, la depurada técnica alemana haría prodigios una

vez más. Con todo, es lo seguro que nunca podría llevarse por esta dirección un gran esfuerzo; pero un pequeño, sus resultados serían considerables. La sorpresa, de que depende más de la mitad del éxito, sería definitiva y la defensa del Cáucaso, orientada hacia el Norte y acaso hacia el Oeste, no está en condiciones de hacer frente a un ataque procedente del Este y del Sur.

El Cáucaso tiene dos flancos: el izquierdo está defendido por una escuadra de consideración, por una organización de terreno, por un despliegue y por una "alarma intelectual" del mando ruso, factores prevalentemente tácticos; el derecho, sólo por la difícil accesibilidad de los medios de transporte, factor exclusivamente técnico. ¿Cuál será la mejor solución: la táctica o la técnica? Evidentemente, la táctica, si las cosas se desarrollan al ritmo debido; pero la técnica es una forma de ataque del Cáucaso que se producirá o no, que sería difícil, pero que existe.

ISMET INÖNÜ

PAZ EN LA PATRIA Y PAZ EN EL MUNDO

La llegada victoriosa de las fuerzas de Von Bock al Cáucaso y el problema de la escuadra rusa del mar Negro, que, según se informa de manera no oficial, ha solicitado del Gobierno turco el paso a través de los Estrechos, cuya custodia con-

ra en 1932 que "la dictadura de Mustafá Kemal era de tal naturaleza que después de él era imposible que hubiera otro dictador en Turquía", cuando el 10 de noviembre de 1938 Kemal Atatürk murió, la Asamblea Nacional halló un hombre que podía sustituir al padre de los turcos, y éste fué el colaborador más fiel y decidido de la gigantesca obra de reconstrucción nacional del Gazl, Ismet Inonu.

Ismet Inonu nació en Izmir (Esmerina) el 29 de septiembre de 1884, como hijo de un miembro de la carrera judicial turca, Reschid Bey. De sus magníficas dotes de organizador dió pruebas en la temprana época de su asistencia a la escuela primaria de su ciudad natal. Después cursó sus estudios secundarios en la capital del Imperio otomano y en la Universidad de Siva, a la salida de la cual se le despertó su vocación militar, ingresando en 1900 en la escuela de guerra de Estambul, de donde salió tres años más tarde como teniente de Artillería. A los veintidós años era capitán de Estado Mayor. De la campaña del Yemen (1910-12) volvió con el grado de comandante. Durante los primeros años de la Gran Guerra dirigió la Sección Primera del Gran Cuartel General turco y especialmente las cuestiones de carácter político. Al ser ascendido en 1917 a coronel se hizo cargo del tercer Cuerpo de ejército de Palestina. Previendo en aquellos días lejanos el peligro que encerraba el bolchevismo, dijo dos meses antes de la catástrofe definitiva una frase profética: "Temo que estamos en el principio del fin; veo negro el futuro y también para mi patria."

En octubre de 1913 fué nombrado subsecretario del Ministerio de la Guerra, en calidad de lo cual intervino en los trabajos preliminares para la conclusión de la paz, después del armisticio de Mudros. En esa época se adhirió al movimiento de Mustafá Kemal, siendo el representante de la nueva Turquía en Estambul, mientras Kemal Atatürk formaba en Anatolia el núcleo inicial del ejército nacional turco con los restos del ejército osmaní y algunos voluntarios. Sería interesante conocer el papel que desempeñó dentro del Gobierno del último Sultán el actual Presidente de Turquía.

Después de la elevación de la pequeña ciudad provinciana de Ankara a capital del movimiento, el 27 de diciembre de 1919, Ismet Inonu se trasladó a ella, iniciando una estrecha colaboración con Mustafá Kemal, teniendo que salir dos meses más tarde para Estambul, encargado de una misión más importante.

En 1920, siendo diputado por Edirne, fué nombrado jefe del Estado Mayor turco por la Asamblea Nacional, que le encomendó la misión de acabar con las tropas del Sultán Sehen ul Islam y de los griegos, lo que le valió la sentencia de muerte por parte del Gobierno de Estambul, derrotando a los ejércitos enemigos en la primera batalla de Inonu, el 31 de marzo de 1921, y fué ascendido a general de brigada. La ciudad de Inonu, junto a la que obtuvo dos de sus mejores victorias, le ha dado su primer apellido, cuando Mustafá Kemal ordenó a turcos que buscaran un apellido en el término de tres semanas. Los éxitos militares de Ismet Inonu y su estrecha amistad con Mustafá Kemal fueron motivos para que el 26 de octubre de 1922 fuera nombrado ministro de Asuntos Exteriores, una semana después de que se decretara la "guerra santa" contra los rebeldes kemalistas por Lloyd George.

En calidad de ministro de Asuntos Exteriores representó a su país en las sesiones de la Conferencia de la paz de Lausana, donde demostró sus altas dotes de político y diplomático, derrotando al enviado inglés, Lord Curzon, el 4 de febrero de 1923. Si Mustafá Kemal imaginó y creó la nueva Turquía, Ismet Inonu le dió existencia legal al nuevo Estado, fijando el contenido de la política turca, que desde entonces estuvo dirigida por el Tratado de Lausana.

Cuando se proclamó la República turca, el 30 de octubre de 1923, Ismet Inonu fué el primer presidente



ISMET INONU

firmó el Tratado de Montreux a Turquía, han devuelto la actualidad a este país, que no renuncia en el conflicto actual a perder la primera plana de los periódicos y los comentarios sobre los posibles desarrollos del conflicto en esta parte del Mediterráneo Oriental.

A pesar de que el capitán Armstrong, ex agregado militar de Gran Bretaña en Constantinopla, escribie-

El espacio vital japonés

LA INCORPORACION DE LOS TERRITORIOS DEL SUR AL GRAN BLOQUE ORIENTAL

Es incuestionable que tras esta guerra se tenderá a un reajuste amplio, lógico, y, en fin, estable, que ha de abarcar los aspectos político, económico y humano en todos los meridianos. Será la consagración del concepto "espacio vital" el fundamento, la célula base de la estructuración orgánica del nuevo orden que proporcione a los pueblos de nuestro inquieto planeta una era de verdadera paz y progresivo resurgir.

En esta nueva época a que es conducida la Humanidad como fruto de la actual conflagración, desempeñará Japón el importantísimo papel de guía ordenador de los 700 millones de seres que han de constituir el bloque de la Gran Asia Oriental. El Japón es, en efecto, el núcleo o cabeza del espacio oriental, en cuyo derredor se aglutinen los diversos pueblos y territorios de

aquella zona. A este propósito, consideramos oportuno exponer algo sobre el concepto "espacio vital".

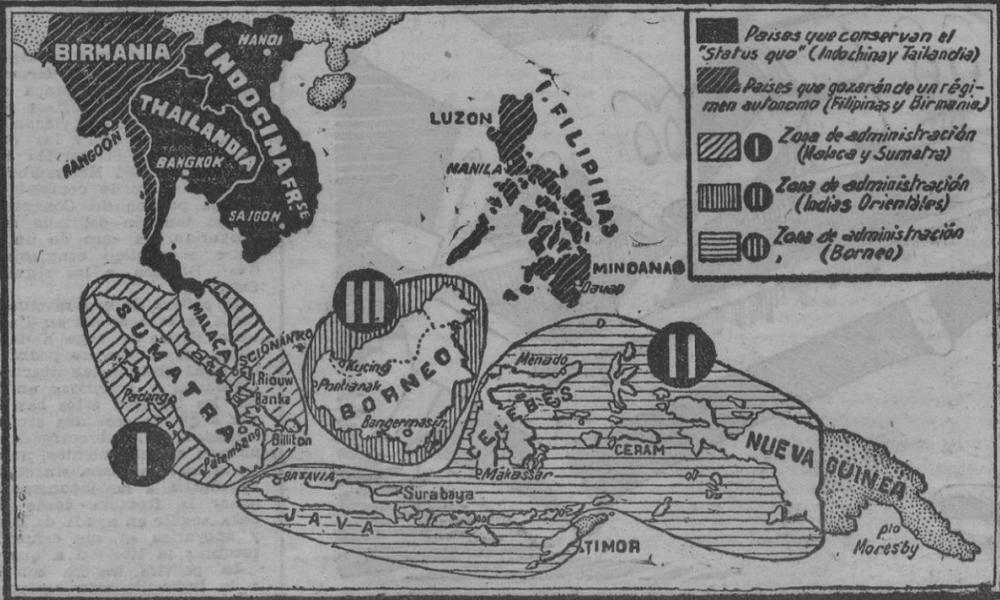
Los espacios vitales

La idea que informa el contenido de la expresión "espacios vitales" no es, ni mucho menos, una manifestación imperialista. Al menos, en la vulgar acepción que recoge este vocablo. El afán de dominio, de expansión y adquisición de territorios, por muy necesario que se presente en la evolución que experimentan ciertos pueblos, podrá constituir la base de una acción colonial, que es algo muy distinto del establecimiento de espacios vitales. Realmente éstos no son sino un resultado evolutivo de las necesidades históricas, pues hay que considerarlos como la solución contemporánea al complejo problema humano, agudizado en todas sus fa-

cetas con la estéril Gran Guerra.

La presencia de algunos pueblos con tan gran vitalidad que exigen la expansión demográfica, mercantil y cultural ha sido siempre origen de guerras, por el inevitable choque con otras naciones detentadoras del espacio cada vez más necesario a los pueblos jóvenes. La creación de los espacios vitales no implica, pues, la adquisición de territorios por los países más poderosos, sino la demarcación de zonas en donde éstos puedan desenvolver su vitalidad —emigración, exportación manufacturera e importación de primeras materias, difusión cultural, etc.—, sin que para ello sea precisa la competencia en mercados o por las armas con los otros potentes núcleos nacionales. He aquí la justificación de esta "compartimentación estanca", que, por otra parte, no

(Continúa en 7.ª página.)



Teléfono de PUEBLO: 62600

del Consejo turco. En noviembre de 1924 hubo un Ministerio Okyar, que duró cuatro meses, subiendo nuevamente Ismet Inonu al Poder.

Con motivo de la rebelión de las tribus kurdas en 1925, Mustafá Kemal dió la consigna de la política Interior y exterior de Turquía y que aún en la actualidad, a pesar de todos los conflictos que se han presentado, se mantiene firme: "Paz en la patria y paz en el Mundo", que Ismet Inonu cumplió entonces fielmente y que hoy continúa cumpliendo.

En el campo económico, Ismet Inonu desarrolló una activa labor, interviniendo en la construcción de nuevas fábricas y de nuevas líneas férreas, pero, sobre todo, teniendo en cuenta que Turquía es un país eminentemente agrícola en la preparación del campesinado turco para un trabajo racional. En este sentido inauguró en 1933 una escuela agrícola en Ankara. En la labor cultural emprendida por Mustafá Kemal también tomó parte muy activa Ismet Inonu, quien representó siempre una actitud de respeto hacia el Islam, en cierta manera opuesta a la de Kemal Atatürk. En este sentido es curioso hacer resaltar la nueva emisión de sellos de correos de Turquía que lleva la efigie del fundador de la nueva Turquía, tocado con el fez característico de los musulmanes, que muy bien pudiera interpretarse como una vuelta de Turquía a una política musulmana a la que renunció en 1922.

Los hechos más importantes de la política exterior turca después de la subida a la Presidencia de la República de Ismet Inonu es la firma del Pacto de Ankara, el 19 de octubre de 1939, de ayuda mutua con Inglaterra en caso de un conflicto en el Mediterráneo. Pero esta vez Londres se vió defraudado por la conducta rectilínea del Presidente Inonu, que sigue la consigna de "Paz en la patria y paz en el Mundo" y, sobre todo, la protección de su independencia política. Cuando Inglaterra y Francia intentaron un simulacro de ataque aéreo contra Bakú y Batum, en febrero de 1940, Inonu dijo, por mediación del difunto presidente del Consejo Refik Saydam, que Turquía no se prestaba a ninguna combinación, y más adelante, cuando Italia entró en la guerra y Alemania se decidió a intervenir en los Balcanes, Turquía permaneció neutral, incumpliendo, por lo tanto, el protocolo segundo de su Tratado con Inglaterra. Entonces el Gobierno turco dijo que Turquía mantenía relaciones de amistad con todos los Estados.

El otro acontecimiento que rompió la monotonía de esta política neutral, fielmente observada, fué el Pacto de amistad con Alemania del 18 de junio de 1941, gestionado por Von Papen y que Ismet Inonu calificó en un discurso en noviembre del mismo año como el fruto de una política de amistad y confianza. Las perspectivas que abre la llegada de las tropas alemanas al Cáucaso y a las regiones de población turca de la U. R. S. S. a la política exterior de Turquía son un misterio que sólo los acontecimientos nos podrán descifrar; mientras tanto, Ismet Inonu continúa siendo el "Milli Seb" (Jefe Nacional), en contraposición al "Ebedi Seb" o Jefe Eterno, que es Mustafá Kemal.

EL PROBLEMA DE LA INDIA

ACTITUD DEL CONGRESO HINDU FRENTE A INGLATERRA

NUEVAMENTE vuelve a concentrarse gran parte de la atención mundial en la India con motivo de la reunión en Bombay del Comité ejecutivo del Congreso, que acaba de ratificar la decisión, anteriormente aprobada en Wardha, de pedir a las autoridades británicas la entrega del Poder a un Gobierno hindú y la evacuación por las fuerzas angloamericanas del territorio de la India. La negación de las aspiraciones hindúes, que tienden a la recuperación de la libertad y la in-



Un destacado jefe nacionalista hindú arenga a la multitud a la desobediencia civil.

dependencia del país, dará lugar a una campaña de desobediencia civil que puede crear serias dificultades a Inglaterra al no poderse aprovechar ésta de todos los recursos del país. La campaña de desobediencia civil dispuesta por el Mahatma Gandhi repercutirá sensiblemente en el esfuerzo de guerra hindú; Londres, consciente de las graves consecuencias de tal campaña, se ha creído obligado a publicar una declaración anunciando que se tomarán todas las medidas necesarias a fin de impedir que la campaña de resistencia pasiva aprobada por el Congreso y a la que no se oponen abiertamente partidos tan importantes e influyentes como la Liga musulmana, el partido liberal, que acudilla Sapru, ni el partido hindú Massabah—perjudique el esfuerzo de guerra hindú.

La amenaza del Gobierno británico no ha inquietado en los círculos políticos de Nueva Delhi, Bombay ni Wardha; en todos ellos se tiene la seguridad de que la actitud británica no alterará la resolución de los seguidores de Gandhi, a los que ni los reiterados mensajes de Roosevelt ni las recomendaciones de Chan-Kai-Chek durante el viaje de éste a la India hicieron cambiar su conducta política.

Bien puede afirmarse que, después de fracasadas las negociaciones de sir Stafford Cripps en el pasado mes de abril, la posibilidad de llegar a un acuerdo entre Inglaterra y los partidos políticos y minorías hindúes mediante la celebración de nuevas conversaciones es virtualmente nula. Se ha pretendido convocar una "Conferencia redonda" con la participación de los dirigentes de todos los partidos políticos hindúes y representantes británicos; pero la idea ha fracasado porque una y otra parte mantienen su actitud de intransigencia, posible causa de un grave conflicto futuro.

Mientras que el Congreso insiste en la necesidad de una transmisión inmediata de poderes y el abandono de la India por todas las fuerzas armadas anglosajonas, Inglaterra declara que hasta tanto no acabe la guerra no podrá ser concedida la libertad al pueblo hindú, y mucho menos podrá el ejército de Wavell

retirarse de la India, a cuyas puertas espera el Japón, observando y esperando con la tradicional calma oriental el fin de los acontecimientos.

La determinación de Gandhi no se ha doblado ante las promesas de Inglaterra primero ni de los Estados Unidos después; sabe perfectamente que, terminada la guerra, la Gran Bretaña, con la excusa de las divisiones político-religiosas internas, se resistiría a conceder la independencia total pedida por el Congreso. Las amenazas no han perturbado al jefe hindú, que, en su deseo de evitar un conflicto que estaría en desacuerdo con su política de "no violencia", ha dirigido una carta al virrey, lord Linlithgow, que tiene verdadera carácter de ultimátum, pues es la última posibilidad que se ofrece a las autoridades inglesas para tratar de resolver pacíficamente las diferencias que separan a los pueblos de Inglaterra y la India, diferencias que sólo desaparecerían con la separación total de uno y otro.

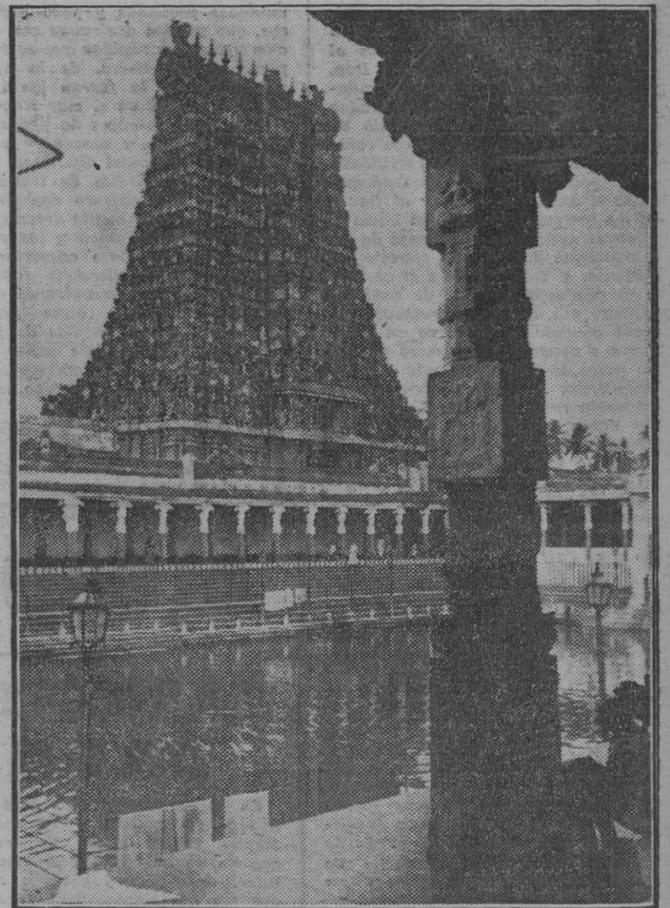
La importancia del problema hindú es tal que a los ojos de los americanos se presenta como un gran drama, cuyo final no puede ser otro que un desastre para el bloque aliado. Terminada sin éxito la misión de Cripps—apreciado por una gran mayoría hindú por sus conocidas simpatías hacia la India—ha aumentado la tirantez entre los partidos

hindúes y la Gran Bretaña, hasta el punto de que Roosevelt se ha visto obligado a enviar Delegaciones técnicas y representantes personales para conferenciar con los jefes más destacados del país con la esperanza de que la garantía estadounidense sobre la independencia después de la guerra hiciera cambiar la actitud de los distintos sectores que se encuentran ahora en abierta lucha contra Inglaterra. Todo ha sido inútil; mientras Inglaterra no ceda continuará la resistencia pasiva y con ésta aumentarán las dificultades, ya insuperables, de los ingleses, cuya posición no es muy cómoda en el Indico, en el que han de enfrentarse no sólo con el peligro de un ataque japonés, sino con la amenaza más grave de la resistencia no violenta de los indios.

La esperanza inglesa de que Nehru favoreciera los planes de Londres ha tenido que ser abandonada. Tampoco el presidente del Congreso, Maulana Abul Kalam Azad, de quien se pensó favorecería los planes británicos al interpretarse torcidamente unas declaraciones que hizo sobre el problema pendiente, está dispuesto a secundar las maniobras inglesas. Uno y otro, fanáticamente leales a Gan-

ra los círculos británicos, sobre todo en el período comprendido entre los años de 1918 y 1939. Los Gobiernos de Ramsay Macdonald, Stanley Baldwin y Neville Chamberlain concedieron mayor importancia al desarrollo del comercio mundial que al problema espiritual de los hindúes, y ahogaron con represiones sangrientas cuantos intentos se efectuaron para recobrar la libertad en el período citado. La adopción de medidas draconianas por los Gobiernos ingleses dejaron profundamente resentido al pueblo hindú, y de ahí que su esfuerzo en la guerra actual sea mucho menos apreciable que pudo haberlo sido de seguirse otra política en el pasado, sin que los constantes llamamientos ingleses a la India para que se movilizara totalmente para la guerra encuentren el menor eco en el país.

La repercusión de una revolución en la India sobre la situación general de la guerra sería tal que muy fácilmente se desintegraría el Imperio británico antes de que Inglaterra fuese totalmente derrotada por el Eje. Dicha revolución, apoyada o no con una invasión japonesa, podría tener consecuencias muy serias



de, aceptan las consignas de éste y cumplen sin dilación sus órdenes. La consigna de "Abandonad la India" que encabeza la resolución del Comité ejecutivo aprobada en Bombay, se defiende con vigor por los dos citados jefes hindúes.

¿Cuál es la posición de la Liga musulmana, con sus 80 millones de miembros, ante la tirantez de relaciones del Congreso y del Gobierno británico?

Jinnah, presidente de la Liga, que aspira a la creación de un Estado musulmán independiente, no favorece tampoco los planes de Londres; en cierto modo apoya la política del Congreso, sabiendo que sólo con un Gobierno provisional, en el que la Liga musulmana estaría ampliamente representada, podrían resolverse las dificultades con que se enfrentan los musulmanes, acentuadas deliberadamente por la política inglesa para evitar que llegue a formarse una coalición hindú-musulmana contra la que la resistencia inglesa sería pueril. Los partidos que vienen a actuar como enlaces entre las dos grandes minorías—el partido liberal y el partido hindú Mahassabah—, aunque sin estar de completo acuerdo con la política del Congreso, se inclinan también del lado de éste y apoyarían, en caso de un conflicto entre el partido congrestista y la Gran Bretaña, a los seguidores de Gandhi.

El peligro de una revolución en la India se hace de día en día más notorio. Si no se llega a un acuerdo ahora, el choque no podrá ser evitado. Al abolirse las libertades individuales y colectivas en la India por los ingleses, éstos han dado lugar a que se cree una atmósfera de malestar que, sobrecargada tras los últimos acontecimientos, puede degenerar en una lucha sin cuartel, que impulsaría a los japoneses a transponer la frontera desde Birmania para acudir en ayuda de los hindúes y apoyarles en sus esfuerzos para recobrar la libertad a que aspiran.

La política inglesa con respecto a la India ha sido equivocada del principio al fin, según admiten abo-

para el bloque aliado, entre ellas las siguientes:

Primera. Pérdida de las fuentes de materias primas y del potencial industrial hindú, que hasta la fecha abastecía a los ejércitos de Oriente Próximo con municiones de todas clases.

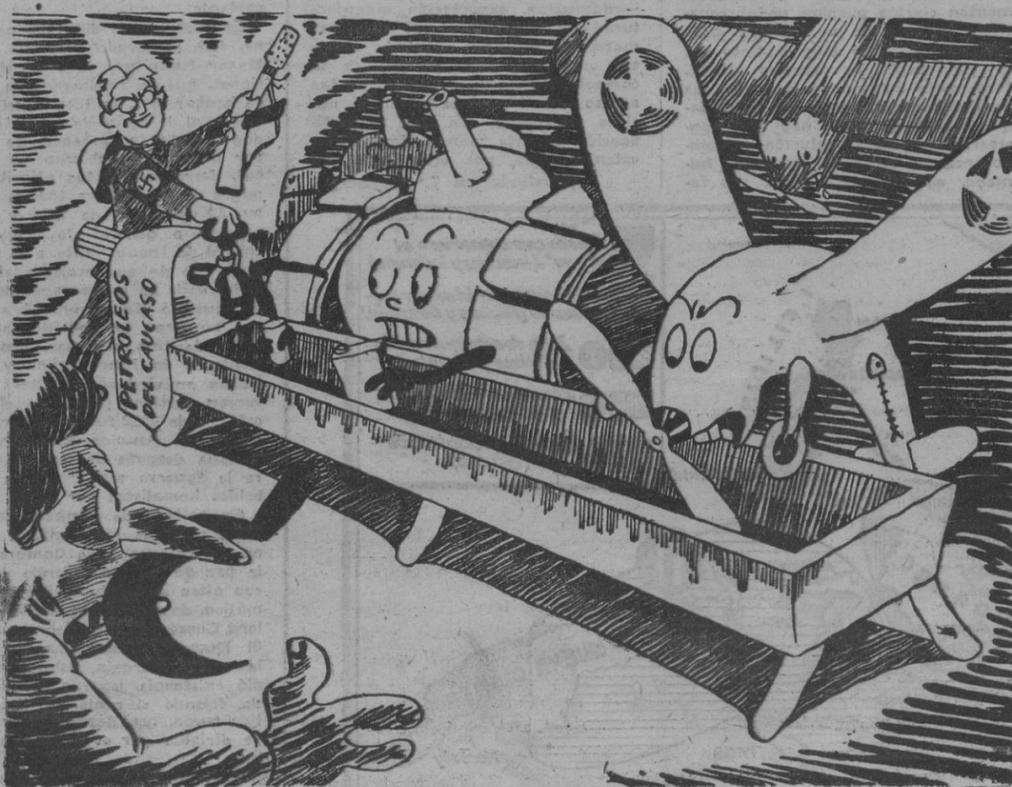
Segunda. Aislamiento total de Chungking y derrumbamiento de la resistencia china.

Tercera. Probable levantamiento de Persia contra el invasor anglo-soviético, con el que la ruta de aprovisionamientos de la U. R. S. S. por el Sur quedaría cortada.

Las derivaciones de una revolución son, como puede verse, muy graves. De ahí que Inglaterra esté decidida a evitar por todos los medios el comienzo de la campaña de desobediencia civil, preludio de la revolución nacionalista. Las medidas que para hacer frente a dicha campaña se verá obligada a adoptar provocarán el debilitamiento inevitable de sus defensas en Oriente Medio y Cercano Oriente. La sustitución de fuerzas de cualquiera de estas dos zonas podría ser aprovechada por las potencias del Eje para lanzar una potente ofensiva con aquella dirección con las máximas posibilidades de un triunfo fácil.

¿Serán eficaces las medidas inglesas para atajar el movimiento de vigor creciente, iniciado por el Congreso? No es muy probable; los hindúes, basándose en la indudable debilidad británica como consecuencia de las derrotas sufridas desde diciembre del pasado año, están más resueltos que nunca a conseguir su independencia y a mantener e intensificar su resistencia hasta anular de una vez para siempre la influencia anglosajona. De las grandes posibilidades de éxito con que cuenta el movimiento del Congreso da idea el hecho de que determinadas minorías que hasta no hace mucho no profesaban grandes simpatías por el movimiento aludido comienzan a sentir ideas muy afines con las defendidas por Gandhi, plasmadas en la resolución de Bombay.

HASTA LA ULTIMA GOTTA DE... PETROLEO



La llave de la resistencia.

RUTAS DEL ABASTECIMIENTO británico del Africa Central

El escaso valor real de esta vía de comunicación

Una rápida ojeada al gráfico que ilustra estas líneas—publicado recientemente en el "Daily Express"—nos muestra la forma en que Inglaterra y América, después que los Océanos Índico y Pacífico, así como el Mediterráneo, perdieron su categoría de rutas de aprovisionamiento, piensan seguir ayudando a los ejércitos del Cercano Oriente (y también a la China de Chungking). La gran extensión de la zona, que el mismo periódico inglés señala como "Axis controlled" (bajo el control del Eje), es un vivo testimonio del escaso valor de esta vía de aprovisionamiento.

Importancia estratégica de las posiciones africanas

H. Williams, en su libro "American Diplomacy", escribía: "Apenas puede afirmarse que los Estados Unidos tengan interés en una política africana...; pero los hechos han venido a demostrar que la "american diplomacy" tenía desde hace bastante tiempo la intención inquebrantable de colocar cuanto antes las bases de una acción común angloamericana, incluso en el espacio africano: las relaciones entre los Es-

Philip Guntif-Listor, presidente del "Board of Trade", desempeñó durante largo tiempo el Ministerio de Colonias y más tarde el del Aire, y adquiere con este último nombramiento la categoría de un presidente de Consejo de Ministros. Su puesto actual tiene alguna semejanza al detentado por el australiano Gasen como ministro de Estado en el Este Medio con residencia en El Cairo, con la diferencia de que Gasen es también miembro del Gabinete de Guerra británico. Con la misma categoría fué enviado a Singapur Duff Cooper. Estos ejemplos muestran

tales navales, todavía transitables para la navegación americana, se fueron convirtiendo en rutas peligrosas.

Una "Ruta de Birmania" africanooccidental

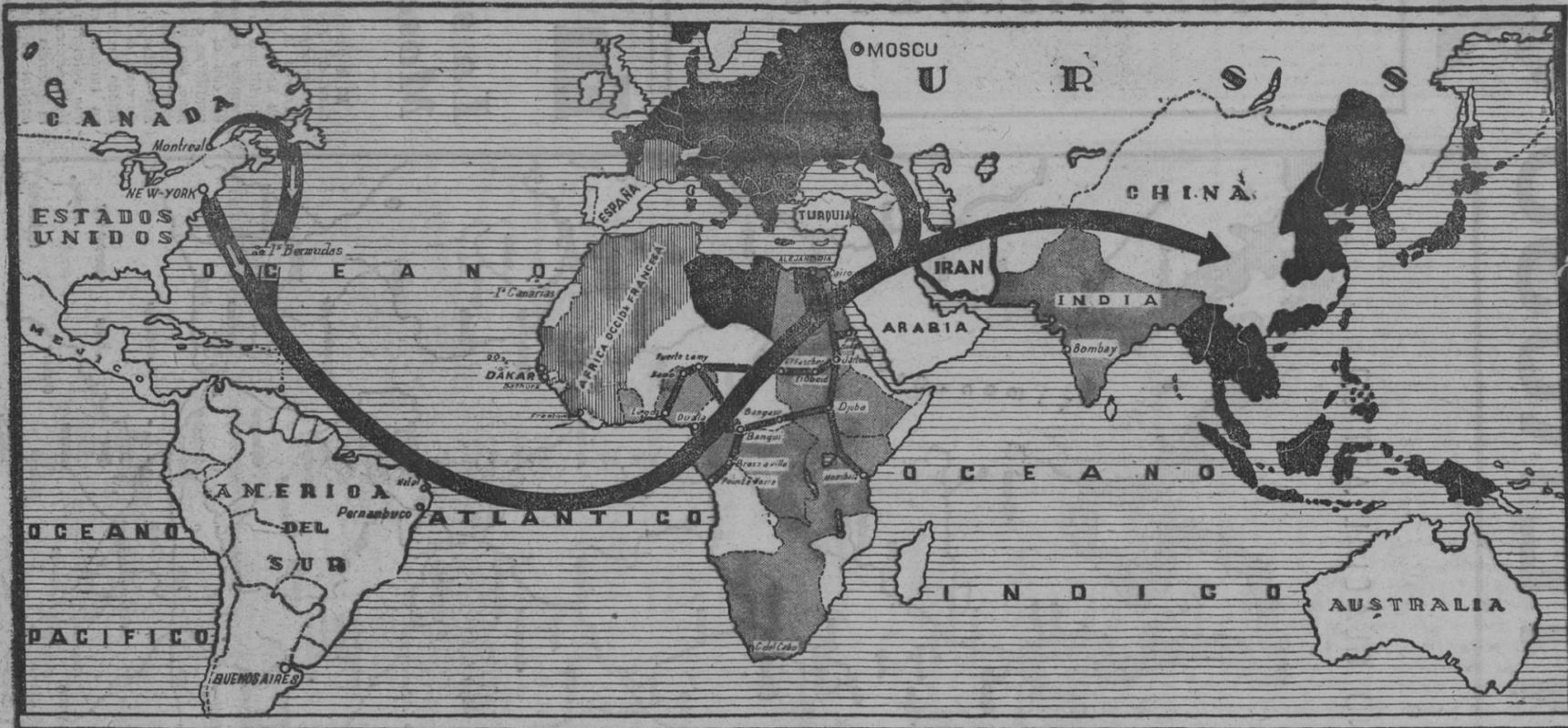
La propaganda respecto de las carreteras africanas recuerda vivamente el ruido que se hizo respecto a la ruta de Birmania de Chan-Kai-Chek. Sobre la base de aquella intención del Gobierno de Washington era natural que quisiera asegurar cuanto antes una ruta que fuese inviolable para los acontecimientos militares. Desde el Golfo de Guinea hasta Kartum hay 2,500 kilómetros. La construcción de esta carretera permitió al mismo tiempo la creación de un circuito de aeropuertos intermedios para poder llevar por el camino más rápido y menos peligroso los necesarios refuerzos aéreos al

demonstrado la vulnerabilidad de las rutas navales. No basta que los transportes de material lleguen a Kartum o a la parte superior del Nilo; no es allí donde se tienen que emplear, sino en el Oeste de Egipto, es decir, a 1,500 kilómetros más lejos; si están destinados al apoyo del aliado soviético, esto significa otros 1,500 kilómetros que hay que recorrer después de haber llegado al Cairo. Para los transportes en masa esta clase de recorridos son casi irrealizables. La "posición mecánica" en el espacio sirioiraquíes exige para que le lleguen los transportes desde El Cairo un ulterior viaje del material de 800 a 1,000 kilómetros. En todos los casos hay que vencer trayectos que plantean las mayores exigencias a la organización de carreteras y a los vehículos. La carretera africana de los Estados Unidos, de momento, hay que considerarla en su efecto práctico

LA MODERNA GUERRA



Las armas son cuidadosamente modernizadas por los técnicos de la guerra moderna. Entre todas destacan hoy, por su utilidad, las de paracaidistas y los torpedos aéreos. En las fotos se aprecian la utilización de estos últimos elementos ofensivos.



Las exigencias del abastecimiento aliado, unido al creciente riesgo de los

convoyes atlánticos, han obligado a un desplazamiento de las rutas clásicas.

Como puede verse en este gráfico, la nueva vía comprende trayectos

aéreos y terrestres que han de utilizar las costas suramericanas y en el

corazón de Africa, según muestra la flecha imaginaria del grabado.

tados Unidos y Francia pendían de un filamento tan sutil que el mero soplo de un ligero viento pudo romperlo. Si los británicos hubiesen necesitado ayuda para conservar su parte en Madagascar, las fuerzas americanas se hallaban próximas y dispuestas para moverse al menor aviso. La ruptura francoamericana era cosa inminente. Estados Unidos hubiera ocupado ciertamente la Martinica y otros territorios de Vichy para impedir su utilización por las potencias del Eje.

Dakar despertó el apetito

Dakar, la base más importante de Africa Occidental, tendría que ser paralizada igualmente. Esta posición es tan importante como Madagascar. Se halla tan sólo a 1.600 millas marinas del extremo oriental del Brasil y constituye una base excelente para bombarderos y submarinos. Continuamente han subrayado los periódicos británicos que quien poseyera Dakar dominaría el Occidente africano. Y el 22 de junio último el "Times" manifiesta con toda claridad que "desde la ruptura de las hostilidades ha alcanzado el Africa Occidental una extraordinaria significación", y reconoce que Freetown, en Sierra Leona, ha llegado a ser hoy uno de los puntos de apoyo para flotas más importantes del Mundo.

¿Qué es lo que quiere lord Swinton en Africa Occidental?

El Gobierno británico nombró recientemente a lord Swinton ministro residente en Africa Occidental. Sir

que el Gobierno británico sólo da este desusado paso de enviar algún miembro de los que integran su Consejo de Ministros hacia determinadas zonas de su "Commonwealth" en el caso de que allí puedan producirse determinados acontecimientos extraordinarios. Estos se ven en Londres tan difíciles de resolver que exigen el envío de un político, hombre de confianza de exquisito tacto y "relevantes méritos". Cuando fueron creados estos puestos de ministros residentes en El Cairo y Singapur, el rápido e inesperado desarrollo de la cuestión política y militar hizo innecesaria su presencia. En el caso del Africa Occidental ocurre algo diferente. Para la mayor parte de la opinión pública puede ser que el nombramiento de lord Swinton extraña sobremedura.

Los Estados Unidos se instalaron totalmente en la República africana de negros de Liberia. Seguramente que no fueron allí para proteger sus intereses capitalistas, sino más bien con el carácter de una empresa militar; el desembarco se verificó muy silenciosamente, enmascarando la verdadera intención con los comisarios técnicos, intervención que forma parte del gran capítulo de la estrategia angloamericana. El tiempo ha puesto de manifiesto que no fué la importancia económica de Liberia el factor decisivo, sino que lo ha sido el hecho de que el espacio libérico facilita un punto de partida ventajoso para una ruta que atraviesa toda Africa y va al Cercano Oriente. También es cierto que tales planes americanos datan ya de los tiempos en que la "neutralidad americana" era tan antineutral. Quizá la intención de Roosevelt entonces fué asegurar las fuerzas inglesas del Cercano Oriente contra "viento y marea", incluso cuando las ru-

Cercano Oriente. Ya nadie duda de que existen autopistas que conducen desde la costa oriental africana al lago Chat, a Kartum y, a lo largo del río Congo, hasta la parte superior del Nilo. Sin la cooperación del Africa Ecuatorial degaullista, una ruta terrestre de este tipo hubiera sido imposible. Un sentido operativo sólo lo podían tener estas empresas de las fuerzas de De Gaulle, que actuaron contra los puestos italianos del desierto, en el caso de que tuviesen como causa una protección de flanco de las autopistas construidas a través del Africa Ecuatorial. Por esto los golpes de mano hacia el sur de Libia, cuyo fracaso es harto conocido, sólo pueden valorarse como empresas para asegurar la comunicación terrestre con Egipto. La idea expresada en el gráfico y que sirve de base a estos comentarios es bonita; pero hay que atravesar primero el Atlántico, y las distancias no son pequeñas. Hay que atravesar 4,000 kilómetros de mar antes de llegar a la costa africana, si se parte desde el extremo más cercano de la América del Sur, y 5,500 kilómetros si los transportes saliesen de puertos norteamericanos... En los últimos meses se ha

como un "bluff", y más tarde como una empresa muy dudosa. Por esto se pensó en

Una vía aérea para los Estados Unidos

El fracasado ataque británico contra Dakar—a que ya hemos hecho referencia—y los intentos de provocar una sublevación en la región de Tschad, cuya finalidad era independizar a esta zona de Vichy y ponerla bajo la autoridad de De Gaulle, muestran el importante papel que el Africa Occidental había de desempeñar en los planes bélicos de las potencias anglosajonas. Ya en agosto de 1941 comunicó la Panamerican Airways que estaba a punto de crearse un servicio regular entre los Estados Unidos y el Oeste africano, a fin de poder enviar aviones de guerra y toda clase de material a las fuerzas británicas del Cercano Oriente. Roosevelt declaraba entonces: "La significación de esta nueva línea de comunicación entre nuestro país y los importantes puestos avanzados estratégicos del Africa Occidental no ha de ser desestimada en modo alguno." (Contribuía a que se hiciesen estas declaraciones la pérdida de las regio-

"Para los países de Europa existe un solo peligro, de ayer, de hoy y de mañana: el comunismo; y un solo sistema para vencer los grandes quebrantos que la guerra causa. España tiene la suerte de llevar seis años en este propósito, y su política se ha sujetado al imperativo de estas realidades; debilitar o desvalorizar esta posición es obrar contra los intereses de la Patria."

(FRANCO)

productoras de primeras materias en el Sur de Asia.) La Agencia Reuter las calificaba como uno de los más importantes y concretos resultados del encuentro Roosevelt-Churchill en el Atlántico. Las emisoras americanas completaron estas noticias diciendo que estaba en estudio la creación de bases aéreas en Bathurst, Freetown y Sierra Leona. La proximidad de las dos primeras a Dakar se hizo resaltar de forma manifiesta. La Panamerican Airways anunció poco después la creación de la línea aérea postal entre Miami y Africa Occidental del Sur que, pasando sobre San Juna de Puerto Rico, Puerto España (Trinidad), Belem y Natal, en Brasil, Bagaria, a través del Atlántico, a las costas africanas. En septiembre de 1941 comunicó el Ministerio británico del Aire que se había llevado a cabo la firma de un contrato entre el Gobierno inglés y la Panamerican Airways Africa Ltd. El contrato provee la constitución de un servicio postal aéreo entre Africa Occidental y el Sudán angloegipcio. La llegada del primer correo aéreo, procedente de los Estados Unidos a Bathurst (Gambia británica) y a Lagos (Nigeria británica) fué oficialmente comunicada por el Ministerio de Comunicaciones estadounidense. El Mundo ya sabe la clase de "correspondencia" que transportaba este servicio... que hace que el "Times" informarse recientemente—en junio—sobre la significación estratégica del Oeste africano como punto de enlace de las comunicaciones angloamericanas con el valle del Nilo y las fuerzas británicas que se encuentran en Libia y sobre el enlace "postal aéreo" de Estados Unidos y Africa, que habría de permitir el transporte de hombres y de material de guerra al Cercano Oriente.

La batalla de las islas Salomón

FRACASO DEL PLAN ANGLONORTEAMERICANO

El Pacífico ha vuelto a ser escenario de una gran batalla, todavía en curso, en la que participan fuerzas aeronavales y terrestres. El archipiélago de las Salomón es el punto en que fuerzas combinadas anglo-australamericanas se han enfrentado contra fuerzas japonesas, cuya resistencia en un principio y sus contraataques después han frustrado los planes americanos.

La batalla—que ha llegado a adquirir grandes proporciones—comenzó el pasado día 7; hacia las once de la mañana, una formación de aviones de reconocimiento japonés descubrió en el mar del Coral a una gran flota de transportes anglo-norteamericana, que, protegida por numerosas unidades de combate, se dirigía hacia el Norte. A pesar de la violenta reacción de las baterías antiáreas de los barcos de guerra y la intervención de la caza australoamericana, los aviones japoneses regresaron a sus bases, dando cuenta del resultado de su reconocimiento. Poco después, varias formaciones de aviones torpederos y de bombardeo japoneses efectuaban los primeros ataques contra la flota enemiga, que se vio obligada a dividirse en dos grupos, que fueron vigorosa e ininterrumpidamente atacados en oleadas sucesivas por otras formaciones aéreas.

En la tarde del 7, unidades de la Flota japonesa iniciaron una gran maniobra envolvente para cortar la retirada a las fuerzas enemigas; en la misma noche, alcanzadas por las unidades navales niponas, las posiciones que fueron fijadas de antemano, comenzó la batalla. La acción duró hasta las primeras horas de la mañana del día 8, y durante ella fueron alcanzados la mayor parte de los barcos aliados. Los que no fueron hundidos o averiados en los ataques nocturnos fueron sometidos en el transcurso de la jornada del 8 a incesantes ataques de formaciones de bombarderos y aviones torpederos japoneses, que aumentaron las proporciones del descalabro americano.

Los primeros ataques contra la flota aliada se realizaron con extraordinaria precisión, a pesar del fuerte temporal reinante; durante los mismos fueron hundidos un acorazado, dos cruceros pesados americanos, otros dos cruceros pesados británicos, tres ligeros de tipo no determinado, cuatro destructores y 10 barcos de transporte; otros cinco, que recibieron graves averías en los primeros combates, se hundieron en la jornada del 8. Además de la pérdida de quince transportes y de más de 45.000 toneladas de barcos de guerra, otros tres cruceros, dos destructores y algunos transportes recibieron averías, pudiéndose contar con la pérdida total de algunas de estas unidades. En los combates sostenidos entre la aviación americana y japonesa, la primera perdió 41 aviones. Frente a las graves pérdidas anglosajonas, las fuerzas japonesas sólo han sufrido la pérdida de siete aparatos, que fueron definitivamente destruidos, y averías en dos cruceros, que no fueron puestos fuera de acción, continuando la lucha contra el adversario.

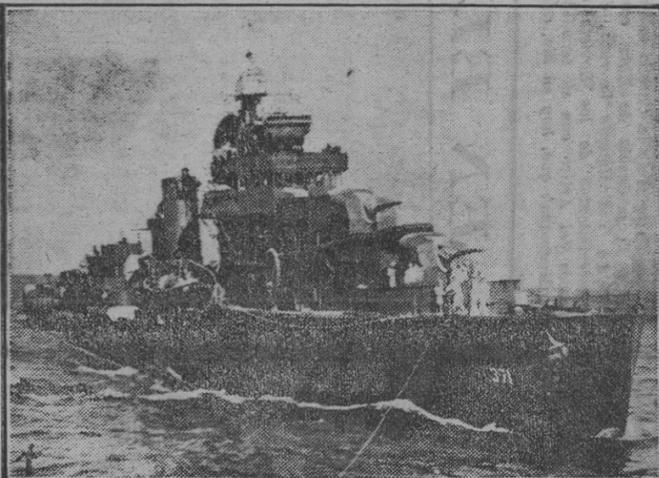
El papel de la aviación nipona en esta batalla ha sido nuevamente decisivo: antes de establecerse contacto entre las unidades navales de ambos bandos, el Arma aérea nipona había asestado golpes muy rudos a las fuerzas enemigas, cuyo plan de atacar por sorpresa fué frustrado gracias a la acción de los aparatos de exploración nipones. También la aviación japonesa ha sido la que ha posibilitado que la iniciativa en los combates pase a manos japonesas.

Parece ser que el proyecto americano era desembarcar en varias islas del grupo de las Salomón simultáneamente, al objeto de dividir a las

fuerzas defensoras, a las que se pretendía sorprender para imposibilitar la organización de una resistencia eficaz. Guadalcanal—recientemente ocupada por los japoneses—, Tulagi y, más al Norte, las islas de Buka y Bougainville parecían ser los objetivos de las fuerzas aliadas, cuya consigna parecía ser la de romper el cerco japonés contra Nueva Guinea y el Norte de Australia a toda costa; las pérdidas sufridas en los primeros combates han obligado al Mando aliado a fijar objetivos menos ambiciosos, concentrando sus ataques contra las islas de Tulagi y

de dicha península en manos japonesas, temía que los japoneses, al propio tiempo que ampliaban la zona de ocupación en Nueva Guinea, atacasen las Hébridas y Nueva Caledonia, con lo cual se amenazaría al Continente australiano desde Brisbane hasta el extremo Noroccidental, dominado éste desde el mar de Tímor.

Los planes japoneses sólo podían frustrarse atacando el ala meridional de las fuerzas niponas; mas para que el ataque tuviese éxito era imprescindible que se basase en la sorpresa. Desde el momento en que esto no ha sido posible, el proyecto de Mac Arthur tiene que considerarse como definitivamente derrumbado. Sin duda alguna, no contaban los aliados con que los japoneses consolidasen en tan corto espacio de tiempo los territorios ocupados ni



Destructor norteamericano que, según se informa, ha sido hundido en los combates navales de las islas Salomón.

Guadalcanal, frente a las que la flota angloamericana sufrió nuevas pérdidas como consecuencia de la reacción de las baterías de costa niponas. Durante toda la noche del 7 al 8 continuó el violento duelo artillero, rechazándose cuantos intentos de desembarco se efectuaron por los aliados, que sólo en las primeras horas de la mañana consiguieron desembarcar algunos contingentes de tropas—todos ellos formados por fuerzas de la Marina estadounidense—, contra los que los combates continúan.

La posición actual de las fuerzas atacantes angloamericanas es francamente desfavorable; con la presencia de una potente flota nipona entre las Luisiadas y el archipiélago de Salomón, a retaguardia de las fuerzas aliadas, y los constantes servicios aéreos japoneses sobre el mar del Coral, es poco menos que imposible el envío de refuerzos desde Australia. En cambio, los japoneses pueden enviar fácilmente convoyes desde Nueva Irlanda y Nueva Bretaña a los puntos atacados. Uno de estos convoyes, aunque intensamente atacado por los aviones americanos, ha llegado a su punto de destino sin sufrir pérdidas, reforzando considerablemente a las pocas horas de haberse iniciado el ataque a las guarniciones de las islas atacadas.

Puede afirmarse que ha fracasado por completo el plan de Mac Arthur de romper la tenaza que poco a poco va envolviendo a Australia; el antiguo defensor de Filipinas, huído de Bataan poco antes de la caída

imaginaban que en Guadalcanal, donde las fuerzas niponas se encuentran desde hace sólo quince días, se hubiesen construido excelentes bases aéreas, desde las que han partido muchas de las formaciones de bombardeo que han diezmado a las fuerzas navales anglosajonas. Nuevamente el menosprecio de la potencia enemiga ha conducido a los aliados a un nuevo desastre, porque el ataque a las Salomón—que aunque hubiese tenido éxito tampoco hubiese conjurado el peligro de Australia—ha terminado con un serio descalabro para los atacantes.

Por razones de índole militar, tanto Tokio como Washington, guardan silencio sobre el desarrollo de las un comentarista de la radio americana ha llegado a comparar la actual batalla con la del mar de Java, admitiendo tácitamente que la peor parte de los combates la llevan las fuerzas aliadas. El propio almirante King, jefe de la Flota estadounidense, y el almirante Stark, jefe de operaciones de la Marina, se han mostrado pesimistas en recientes declaraciones sobre los combates librados en el Pacífico Suroccidental.

Tan significativas como las declaraciones de los dos jefes americanos citados es el silencio del almirante Nimitz, jefe de la flota del Pacífico, quien, tras mostrar gran optimismo en la fase inicial de las operaciones, se ha encerrado en un mutismo que dice bien a las claras del curso desfavorable de las operaciones; para distraer a la opinión se han colocado en primer plano las operaciones que se desarrollan en las Aleutianas,

a las que se pretende presentar como de importancia vital.

No es probable que de momento se den a conocer las pérdidas sufridas en el intento de invasión del archipiélago de las Salomón; posiblemente—como sucedió después de la batalla del mar del Coral—habrán de transcurrir muchas semanas antes de que el Mundo tenga noticia de las verdaderas proporciones del gran revés americano. El Cuartel General Imperial japonés tiene por operaciones actuales; en la capital americana se reconoce, sin embargo, que la resistencia nipona es muy vigorosa, añadiéndose que los combates entre las unidades navales son de los más violentos de cuantos hasta ahora se libraron contra el Japón; norma el no publicar los resultados definitivos de un victorioso encuentro hasta que no hayan quedado determinados, tras minuciosas comprobaciones, los daños ocasionados al enemigo. Por ello no debe contarse con que por ahora se publiquen las cifras definitivas del tonelaje americano destruido. Pero sí puede afirmarse que tras esta batalla las cosas habrán cambiado definitivamente y que el peligro a Australia—muy grave ya antes del encuentro de las Salomón—se acentuará; Curtin, primer ministro australiano, presintiendo la posición difícil en que su país va a encontrarse después, ha vuelto a repetir sus angustiosos llamamientos a Washington para que se refuerce, después de la batalla, las defensas de Australia.

DEFENSA ALEMANA



Los vigías de las defensas alemanas en el mar Negro otean incansablemente el horizonte en busca de cualquier signo denunciador de la presencia en aquellas aguas de un buque ruso.

ACTIVIDADES DEL Komintern en Australia

El núcleo inicial del partido comunista australiano vino organizado de Norteamérica

Apenas los Soviets consolidaron su posición interior después de la revolución, comenzaron su labor para bolchevizar al Mundo. Semejante a un pulpo de colosales dimensiones, Moscú fué el alma y cerebro de toda la propaganda desarrollada—hábilmente muchas veces—en los países más distantes del Mundo. Y tantos y tan grandes fueron sus manejos, que puede afirmarse, sin temor a equivocarse, que no ha habido incidentes o alteraciones de alguna consideración en la vida interior de los países en que los agentes de Moscú no tuvieran parte destacada.

Naturalmente, muchas de estas perturbaciones han dado lugar a quejas y reclamaciones ante el Gobierno ruso, exigencias que han sido soslayadas alegando, en todo caso, ser atribuibles al Komintern, y lavándose, por tanto, las manos de cuanto hubiera pasado.

Todo el mundo sabe que el Komintern está inspirado, mantenido y dirigido por el Gobierno rojo; pero esta ayuda no es oficial, y mediante esta estrategia el Soviet utiliza al Komintern para sus fines; mas desconoce totalmente "lo que pueda pasar" en el momento que las actividades de éste pudieran irrogarle molestias susceptibles de explicaciones.

La combinación entre el Gobierno y este organismo—centro del comunismo mundial—no puede ser, como se comprenderá, más provechosa. Dispone aquél de un medio especial para extender por las naciones más dispares su disolvente doctrina y fomentar o provocar cuantos disturbios le convengan, para después ser "ajeno" a cuanto se le impute.

Es natural que Australia, dada su riqueza y las facilidades que sus agentes han encontrado, despertase las apetencias de propaganda bolchevique, circunstancia que aún se vió favorecida por la marcada simpatía que la Directiva de las organizaciones

obreras exteriorizaron por la U. R. S. S.

El partido comunista australiano

A este respecto recordamos cómo, en el mes de noviembre del 1920, el partido obrero independiente pasó a convertirse en el partido comunista australiano, y esto resulta más interesante si consideramos que el núcleo primitivo de este partido había llegado de Norteamérica totalmente organizado ya.

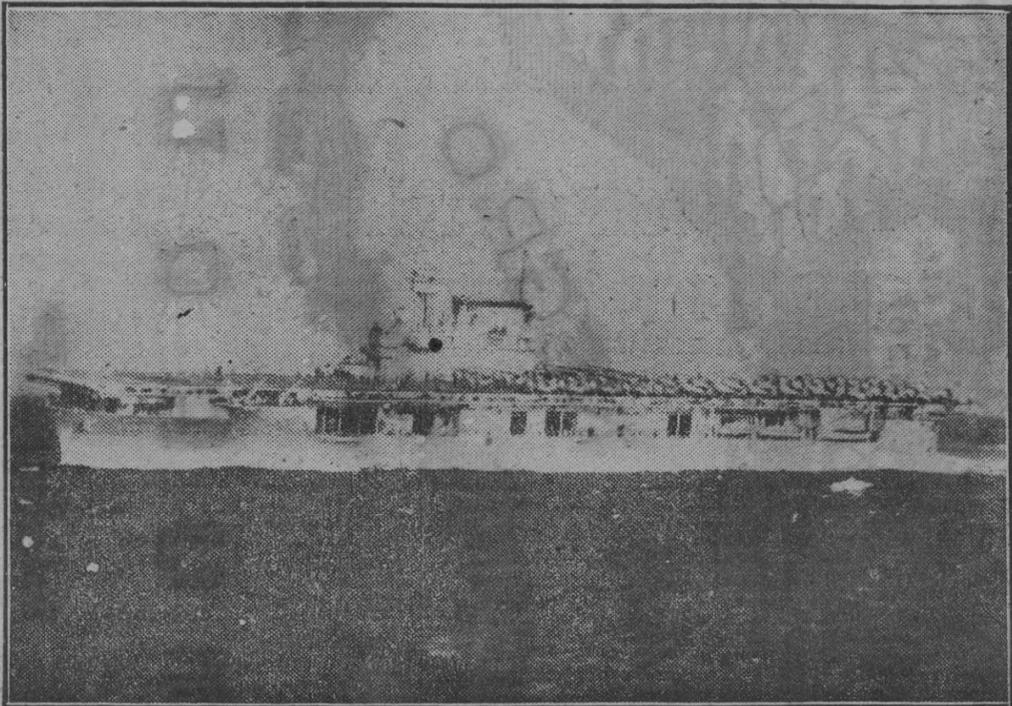
Las consecuencias de la activa propaganda roja en Australia han sido, por lo pronto, la creación de una serie de Sociedades que, disfrazadas de Clubs—la de los Amigos de la Unión Soviética, entre otras—, en realidad tienen la misión de recibir, incubar y extender las consignas de Moscú.

La fuerza de estas Asociaciones, estrechamente ligadas a los Sindicatos obreros, es muy considerable, y a su voluntad han de doblegarse cuantos ocupen puestos de mando.

El mismo Curtin, que aun habiendo sido antes jefe del partido obrero no quiso secundarle: le hizo los designios del Komintern, tuvo que luchar con grandísimas dificultades—no siempre resueltas a su deseo—en el terreno de la política interior.

Moscú se ha cuidado siempre de guardar estrecha relación con el partido obrero, al que juzga instrumento propicio para su política de penetración. Consecuencia de esta unión, hará casi tres años que el secretario general de los Sindicatos Obreros Australianos, King, efectuó un viaje a la U. R. S. S. Toda la Prensa soviética festejó al secretario como a un héroe de la revolución. Y el entusiasmo llegó a su colmo cuando King manifestó que su experiencia de Rusia le sería muy útil en Australia, y que en seguida se establecería una estrecha colaboración entre los dos países.

(Continúa en la página siguiente.)



Portaaviones norteamericano que ha sido seriamente averiado en los combates de las islas Salomón.

AFRICA, COMPLEMENTO ECONOMICO DE EUROPA

MISION DE NUESTRO CONTINENTE

Por J. CESAR BANCIELLA



El primer ministro australiano, Curtin, acompañado de los miembros del Comité de Defensa.

(Viene de 1.ª página.)

La estación de radio de Nueva Gales del Sur

Apenas King de regreso emprendieron los Sindicatos una violenta campaña contra el primer ministro, Lyons, porque pretendía seguir una política netamente australiana. Timidamente intentó el ministro retirar la licencia de emisión a la estación de radio de los Sindicatos de Nueva Gales del Sur, que, al ejemplo de Moscú, incitaba al boicoteo. Pero su intención fracasó, hasta el punto de que, sobre no lograrlo, se utilizó como nuevo motivo de agitación.

La intensidad de la propaganda soviética en Australia se re-

fleja en las numerosas perturbaciones que en los últimos años de vienen registrando, con ritmo cada vez mayor, entre los elementos que trabajan en los astilleros de Sydney, entre los trabajadores mineros y entre los obreros del muelle de Port-Kembla.

Las manifestaciones del Presidente tasmano—miembro del partido Laborista—exhortando a Australia a seguir el ejemplo de Estados Unidos y otras grandes democracias de entrar en íntimas relaciones con Moscú, y, finalmente, la Conferencia Mundial Roja, constituyen otros tantos testimonios irrecusables de la intensa actividad que se está realizando para la bolchevización del Continente australiano.

En todas las abundantes razones de tipo político e histórico fuesen insuficientes para convencer a los reacios sobre la verdad de esa misión continental, bastaría la sola contemplación geográfica del Mundo para meter en las mentes hurañas y escépticas ante ese radiante destino en próxima amanecida, la plenitud de esa fiebre esperanzada que como canto a la vida confirma que "nuestra" Europa, no la décaimónica que rutila en Viena, sino la viril e ilusionada de Wolchov, conserva pulso y cerebro frescos para seguir escribiendo Historia en las páginas en blanco del futuro.

Europa agonizaba, mejor dicho, su copiosa parcelación nacionalista moría intoxicada por el veneno social; con unas masas miserables y hambrientas, mientras unos pocos sembradores de esa desesperanza, aunque miembros de la comunidad, sostenían su bienestar físico sobre ese pedestal de dolores continentales.

Europa tenía un destino claro y terminante en cuya ruta habían crisis cuantas amargas pesaban sobre su existencia; pero ese radiante sueño no podía llegar si antes no se ahogaba, como está sucediendo, en ríos de sangre el egoísmo que vivía cupado en la miseria de los demás.

Decíamos que una sola meditación geográfica sería lo suficiente para llegar sin esfuerzo al fondo de esa verdad que vino escamoteándonos, y, en efecto, las conclusiones son categóricas.

Mas antes de entrar a analizar este aspecto parémonos, aunque sea brevemente, en el panorama metafísico del problema como primer jalón fundamental de todos los demás.

Desde el último tercio del pasado siglo cuéntase la presencia efectiva de Europa en Africa.

La colonización blanca en Africa hasta el presente, salvo excepciones meritísimas, fracasó rotunda y ruidosamente.

Hay que volver a empezar, con la desventaja de los resabios y reservas adquiridos por el indígena en su contacto con nosotros.

Rectificar errores con voluntad dignificadora del medio aborigen, elevar a ese hombre a un nivel espiritual que lo acerque al Dios único, es la gran tarea de Europa en Africa.

Una mentalidad española no alcanza a comprender otro planteamiento.

Junto a ser apostolado que el deber nos pide, hay bienes materiales que, distribuidos con justicia, rasgarán celajes de la angustia europea.

En el orden de las compensaciones económicas, ése es el pago que recibirá Europa a su honesta e inteligente misión civilizadora.

Lo que, por otra parte, como hemos dicho ya, constituye un imperativo para el mejoramiento social de nuestras masas; para la liberación del esclavismo que hoy nos ata a energías extrañas, como principio sólido de nuestra libertad política.

Tendida Europa en dirección a los paralelos, sin profundizar en su proyección geográfica sobre los meridianos, resulta que esta estructura continental nos priva de contar en nuestro patrimonio natural con cierta clase de bienes vinculados a climas que nos son extraños.

Cosa que no ocurre en América y Asia, ya que su geometría admite variantes climáticas que son otros tantos factores de riqueza.

Europa, teniendo como eje el paralelo 50° de latitud Norte, no puede aspirar a obtener en su suelo aquellas "materias primas" que comienzan a darse, si no existen desiertos como el Sáhara, en el trópico de Cáncer.

Africa, vacía y abandonada, ligada físicamente a Europa por Gibraltar, es, por razones múltiples, nuestro "espacio vital", absoluto y auténtico.

Allí, además de la siembra metafísica, que es tanto como mirar hacia la eternidad, halláremos caucho, café, cacao, algodón, cereales, maderas y un subsuelo riquísimo.

Allí, los brazos de la inteligencia de Europa podrán emplearse a fondo, teniendo a la vista perspectivas del más alto valor material.

El sudor y la fatiga de nuestro Continente sobre los campos ubérrimos de Africa traerán días de paz y alegría a los hogares europeos, con la elevación del nivel de vida.

Para que podamos formarnos una idea de lo que esa tierra significa en el futuro europeo, vamos a dar a continuación algunos datos sobre los rendimientos agrícolas e industriales que han logrado alcanzarse en el año de 1939, como simple promesa de lo que puede llegar a ser aquel suelo si un afán justo y elevado lo impulsa a la actualización,

EL ESPACIO VITAL JAPONES

(Viene de 1.ª página.)

habría de ser absoluta y que exige, además, afinidades de raza e complementación económico-estratégica para cada grupo como bases fundamentales de su realización.

Presencia japonesa en los mares del Sur.

Japón es uno de los pueblos en tal situación y su espacio vital lo está obteniendo, paso a paso, por la fuerza de las armas. Ya disfruta, por cierto, de una de las zonas más ricas del "Globo", que es la constituida por Indochina y demás territorios del Sur, de cuyo actual estado va conociéndose algo.

La admirable capacidad constructiva del pueblo japonés ha sido puesta a prueba, en esta ocasión, bajo condiciones tan difíciles como supone la prosecución de una guerra que abarca tan amplio teatro de operaciones. Sin embargo, una vez más están demostrando los pequeños hombres del Imperio japonés la eficiente preparación alcanzada para triunfar en todos los órdenes de la actividad humana. A tal fin, y con la rapidez que los caracteriza, han establecido tres zonas administrativas en los territorios del Sur, que comprenden: primera, las posesiones británicas de Malaca, más la isla de Sumatra; segunda, las Indias Orientales, zona constituida por Java, Célebes, Nueva Guinea y demás posesiones ex holandesas, y tercera, la isla de Borneo.

La reorganización administrativa y el incremento económico.

La primera zona, con capitalidad de Chionanko—nueva denominación de Singapur—está siendo unificada, pues la proximidad de territorios y similitud de recursos habrán de borrar la antigua diversidad administrativa, consecuencia de la separación política.

La reorganización que se está llevando a cabo permite augurar un rápido progreso en todo orden. Los ferrocarriles de Malaca enlazan con Birmania y Tailandia desde abril y la misma normalización tiene lugar en Sumatra. Las plantaciones de caucho, vueltas a la explotación activa, y los intensos trabajos en la extracción de estaño y petróleo completan el cuadro del resurgir económico de esta tierra, que si bien sufrieron destrozos no pueden compararse con los de otros sectores. En

Chionanko ha vuelto a establecerse la jurisdicción civil, se editan siete nuevos diarios en varias lenguas, y aquí parece habrá de centralizarse el esfuerzo nipón de irradiación hacia el Sureste asiático.

La segunda zona sufrió mayores daños, sobre todo en las instalaciones petrolíferas, lo cual no obsta para que la impresión sea optimista ante un futuro próximo.

La fertilísima isla de Java ha sido reorganizada administrativamente, suprimiéndose las divisiones provinciales del Este, Centro y Oeste, instituidas por los holandeses. Java y Madura se dividen actualmente en territorios de Boyakarts y Surakarta, así como en 17 provincias y un departamento, el de Batavia. Cada una de estas provincias se subdivide, a su vez, en prefecturas, distritos, ciudades y pueblos. Se ha tratado en lo posible que los antiguos reglamentos administrativos continúen en vigor. La capital de esta zona será probablemente Surabaya, que es preferida a Batavia por los japoneses, entre otras cosas, por el clima.

En la enorme isla de Borneo, que constituye la tercera zona, prosigue igualmente la labor reorganizadora, siendo incrementada actualmente su producción metalífera y de petróleo. La actividad económica del Japón

en estos territorios puede resumirse diciendo que se procura reajustar la explotación de sus recursos con los intereses generales del espacio vital asiático. En mayo último se creó en Tokio una Compañía para el desarrollo de las Indias Orientales, y se ha fundado un Banco para la revalorización de estos territorios con un capital inicial de 100 millones de yens y sucursales en Manila, Davao, Chionanko, Rangun, Batavia, Palembang y Surabaya, del que ha sido nombrado presidente Kenichiro Sasaki, que ya era vicepresidente de los ferrocarriles de la Manchuria meridional.

Otros problemas.

Grave obstáculo, sin duda, ha de constituir para el Japón la cuestión lingüística. Continuar admitiendo el uso del inglés como idioma de relación pudiera parecer práctico, ante la dificultad que supone el estudio del habla japonesa. A pesar de ello, parece que está en vías de estudio acometer una simplificación del idioma nipón, sustituyendo los caracteres chinos por el alfabeto latino, a imitación de Turquía. Tal medida podría proporcionar una solución satisfactoria en asunto de tanta importancia.

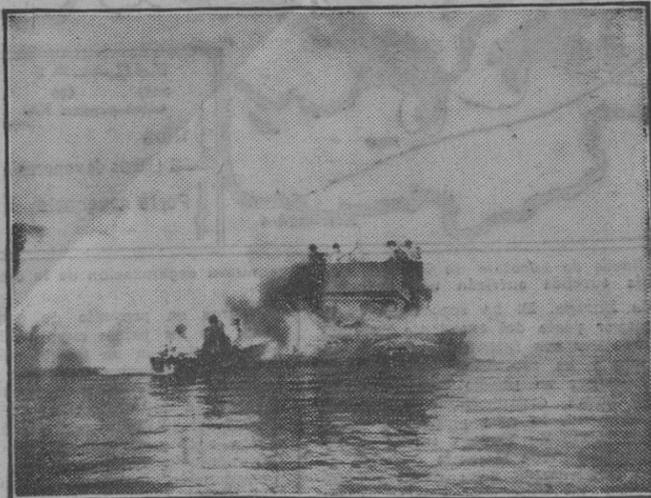
También son problemas difíciles las cuestiones racial y religiosa, pe-

ro no dudamos que la clara comprensión y tacto del Imperio del Sol Naciente vencerán estas dificultades. Prueba de ello está en la reanudación del enlace diplomático con la Santa Sede y el anuncio de un Congreso religioso a celebrar en Tokio el próximo septiembre.

En el seno del gran espacio vital asiático parece probable sean tenidos en cuenta preferentemente los intereses del Japón, Manchukuo y la Gmna de Wan-Chin-Wei. Estos países, virtualmente constituirían ya un bloque al comienzo de las hostilidades en el Pacífico, y en la organización de la Gran Asia han de tener marcada intervención.

En la esfera de influencia nipona quedarán otros territorios, cuyas posibilidades de administración serán diversas. Parecía ser continuarán en el "statu quo" Tailandia y la Indochina francesa; la primera, por su leal apoyo en la campaña, y la segunda, además, por la apacibilidad del condominio japonés. Ambos países, por la cuantiosa fuente de recursos que suponen para el Japón las tierras del Sur, pueden perfectamente gozar de independencia económica. En cuanto a Birmania y Filipinas, países con definida personalidad nacional, habrán de disfrutar, en buena lógica, de un régimen de amplia autonomía dentro del marco espacial de la Gran Asia.

LOS CADETES DE WEST POINT



Cada día realizan los cadetes ejercicios militares. La foto muestra cómo los futuros oficiales, a través de una cortina de humo, sobre un coche de exploración, atraviesan un río.

PRODUCTOS

| | Africa Toneladas | Mundial Toneladas |
|-----------------|---------------------|----------------------|
| Maíz | 5.000.000 | 122.690.000 |
| Trigo | 4.590.000 | 185.930.000 |
| Cacahuete | 1.400.000 | 5.710.000 |
| Azúcar de caña | 1.240.000 | 17.300.000 |
| Nuez de Palma | 638.100 | 725.400 |
| Algodón | 588.000 | 6.190.000 |
| Cacao | 477.500 | 722.000 |
| Aceite de Palma | 221.400 | 497.370 |
| Café | 158.000 | 2.200.000 |
| Carbón | 20.172.000 | 1.220.000.000 |
| Hierro | 4.176.000 | 175.000.000 |
| Petróleo | 670.000 | 296.000.000 |
| Manganeso | 496.300 | 2.614.000 |
| Cobre | 400.000 | 2.031.000 |
| Cromo | 170.800 | 520.000 |

Hombres y tierras que evangelizar y vender con la potencia creadora del trabajo.

Selva cerrada por lianas de siglos crecidas en el abandono, guardianes de un vigor que se devora así mismo.

Primitivismo, barbarie y naturaleza virgen que espera, para entregarse con su carga de bienes, a que Europa, dueña de una sana concien-

cia continental, empree su genio y su poder hacia aquellas latitudes de terruño nuevo a la caricia fecunda del arado.

Africa, con su presencia de esfinge oceánica, espera que Europa llegue con voluntad de ser una vez más meridiano del Mundo.

He ahí nuestro destino continental proclamado con recia voz desde la Geopolítica.

Las comunicaciones intracontinentales en la nueva Europa

El ferrocarril y el camión, puntales de la nueva organización del tráfico

SOBRE la misma marcha de la contienda actual se van perfilando ciertos rasgos que caracterizan y auguran lo que será el nuevo orden político y económico europeo al finalizar la contienda. Paladines de esta integración unitaria de Europa lo fueron nuestro Carlos V, que ha merecido el exacto calificativo de Emperador de Occidente, y en el siglo pasado, Napoleón I, cuya presencia histórica han querido ensombrecer sus enemigos presentándole únicamente como un nuevo Atila y echando tierra sobre toda la magna tarea constructiva impulsada por su genio magnífico, que aun en la minúscula isla de Elba dió muestras de sus polifacéticas facultades de buen gobierno. Pero históricamente hablando, aquellas dos ocasiones fueron prematuras para el logro de tan anhelado deseo, ya que faltaba una conciencia colectiva que sirviera de base y diera viabilidad al propósito. Hoy Europa comprende que su porvenir histórico depende única y exclusivamente de la coordinación en un fin común.

Así planteado el problema de la nueva Europa, es interesante estudiar, desde el punto de vista económico, el horizonte de posibilidades que se descubre, las interesantes perspectivas que se presentan ante nuestros ojos en la cuestión de los transportes intracontinentales, al desaparecer en propio beneficio los intereses restringidos de las economías nacionales más o menos cerradas, y alcanzar éstos una dimensión continental, europea. La solidaridad de los pueblos de Europa por fin establecida hallará en el dominio de las comunicaciones un terreno particularmente propicio a realizaciones fecundas, lo que se proyectará favorablemente en la puesta en práctica de todas las tareas comunes, económicas y técnicas.

Influencia de las comunicaciones en el desarrollo económico.

Desde antiguo se ha visto la gran influencia de la facilidad de comunicaciones en el desarrollo económico de una región o de un país. Los ferrocarriles lo demostraron de una manera palpable. Aquellas naciones que se preocuparon de tener una potencia ferroviaria conocieron paralelamente al incremento de las líneas férreas el auge y la prosperidad. Y, por el contrario, dentro de una misma nación, aquellas regiones que se vieron preteridas, postergadas, por causas diversas, y a las cuales no llegó el ferrocarril, o las tocó tan sólo tangencialmente, sin adentrarse en ellas para despertarlas del marasmo y fecundarlas con su tráfico, siguieron padeciendo una vida lánguida y miserable.

Ejemplos de solidaridad continental europea en materia de tráfico los encontramos fácilmente, a pesar de todos los obstáculos y dificultades que a ello se oponían. Cuando la magnitud de las tareas técnicas a realizar lo han precisado, bien porque sobrepasaran las posibilidades financieras y el exclusivo interés inmediato del país que habría de realizarlas, éstas se han resuelto con la ayuda financiera de los países vecinos. Así sucedió en el siglo XIX, en el que se construyeron los grandes túneles de los Alpes suizos con el apoyo y la subvención desinteresados de Alemania e Italia. Y aunque en un período que siguió a la primera guerra mundial no abundan estos ejemplos de colaboración europea, pues por los falsos tópicos que usaron los vencedores en propio beneficio se exacerbaban los nacionalismos, el Reich contribuyó en los años de 1934 a 1936 a la construcción del dique de Rügen.

El transporte de mercancías entre los pueblos del Continente se había desviado en muchas ocasiones de la vía intracontinental para seguir las vías del mal llamado "mar libre". Así los cilindros de hierro del Ruhr, para ir a Budapest, habrían de pasar por Rotterdam y Estambul. Los productos del Sureste europeo se dirigían hacia los puertos próximos del Danubio y daban la vuelta al Continente para llegar a la Europa Central. No quiere esto decir que al final de la contienda vaya a quedar abolido, ni siquiera postergado, el tráfico económico de Europa siguiendo la vía marítima de las costas, la navegación de cabotaje, la cual se utilizará siempre que represente una ventaja económica apreciable, lo cual no es muy frecuente. Consideremos el tráfico de carbón entre Alemania e Italia, que en tiempos de paz pasaba por Gibraltar y que a consecuencia de la actual

sin vasallajes de unos a otros, de todos los pueblos que la integran, al desaparecer la política del equilibrio continental favorable tan sólo a Inglaterra y mantenida por ésta a ultranza. El nuevo orden favorecerá enormemente el desarrollo económico y el bienestar de todas las naciones que constituyen la unidad geopolítica denominada Europa, pues se ha comprendido que todo lo que perjudique a una nación continental será asimismo pernicioso para todo el Continente, y, en cambio, todo aquello que sea ventajoso para una nación continental, sin constituir una desventaja para las otras, será beneficioso para el Continente entero. Esta es la verdadera doctrina de la solidaridad y de la libertad europeas, que evitará al Viejo Mundo la zozobra al acabar con la contingencia constante hasta ahora del posible levantamiento de un país contra otro desconociendo inclusive su propio interés y haciéndole el juego a otras potencias que en ella han buscado su hegemonía y su predominio.

contienda se realiza ahora por vía terrestre.

Las vías navegables interiores.

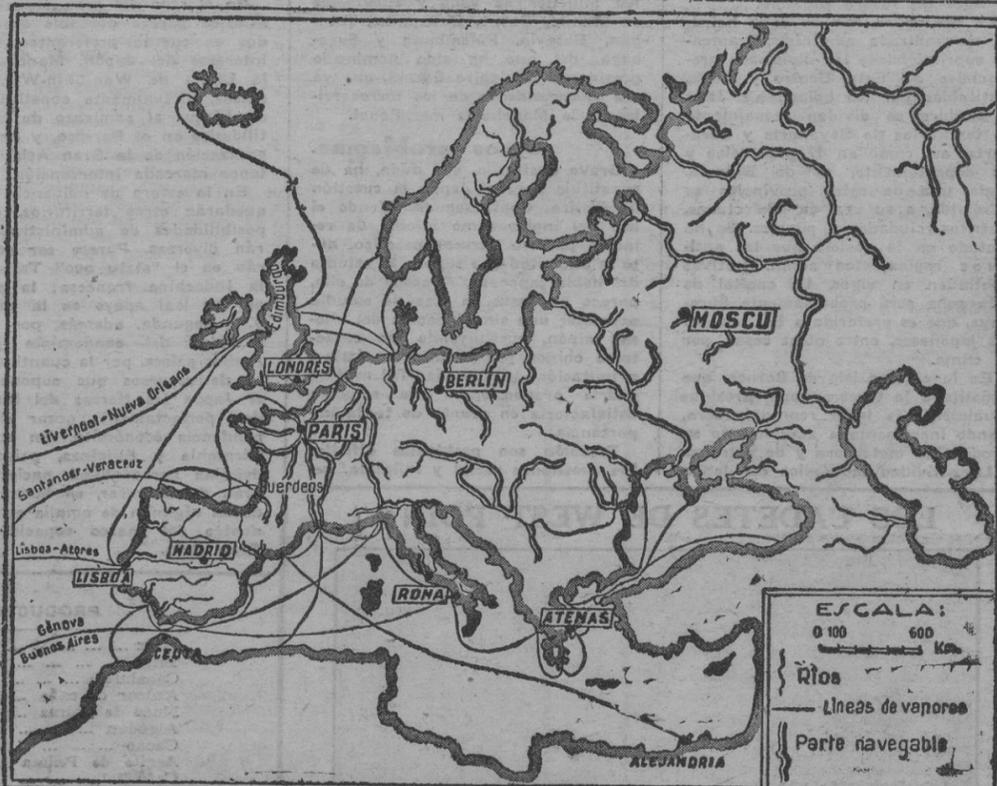
El tráfico continental, y por lo tanto la apertura y construcción de vías verdaderamente racionales, es decir, a precios moderados, será terrestre o fluvial, sobre todo para el que se realice entre la Europa Central y los países del Sureste europeo. Desde luego, desde el punto de vista de la nueva orientación de las comunicaciones intensivas las vías navegables interiores representan los caminos más importantes del tráfico, pues benefician a las tierras por donde fluyen con sus transportes baratos. Se habrá de tender a que los ríos que en el interior de Europa corren en todas direcciones formen una red continental cerrada, para lo cual se impone como primera necesidad franquear la gran línea divisoria que separa el Norte y el Sur de Europa por medio de grandes canales navegables. En el territorio del Gran Reich alemán existen actualmente dos en construcción: uno, el canal del Rin al Danubio, por el Main, y el canal del Oder al Danubio, que se abrirán a la navegación unos años después de la guerra; éstos dos canales tendrán una gran influencia en la economía de la nueva Europa cuando se encuentren en plena actividad. El valle industrial de la Alta Silesia, cuyo desarrollo se ha visto

peos y sus posibilidades de navegación, aunque de todos modos el desarrollo de la navegación europea encuentra ciertos obstáculos a causa de las vastas dimensiones del Continente, de la configuración del terreno y, en el Este de Europa, de condiciones climáticas particulares. Por estas razones el ferrocarril continuará siendo el principal medio de transporte para viajeros y mercancías e incluso para el transporte de mercancías en gran escala, pues si no puede rivalizar con el poco coste de la navegación fluvial es de todos modos el medio más rápido y más seguro.

El ferrocarril y el camión.

Por lo que en las vastas regiones del Continente, pobres en ferrocarriles hasta ahora, se procederá en una amplia medida a la construcción de nuevas líneas bajo una concepción moderna. También presenta vastas perspectivas la electrificación de los ferrocarriles a aquellas regiones europeas donde por sus peculiares características pueda efectuarse y represente una gran ventaja aprovechar el enorme rendimiento de los saltos de agua, de la llamada "hulla blanca". En España se estudia un importantísimo plan a este fin encaminado.

Las carreteras serán asimismo incrementadas enormemente, pues el camión desempeñará un importante papel en las futuras comunicaciones



Mapa de las vías fluviales y de las líneas de cabotaje de Europa, que en la nueva organización de la economía europea sufrirán una reforma total.

entorpecido por el período de su desmembramiento político y por la falta de vías de comunicación, y que posee aún reservas gigantescas de carbón, abrirá sus vastas regiones a las necesidades de la economía gracias al plan grandioso de vías de comunicación que en él ha de realizarse. Dicho distrito está situado en la línea de división de las aguas y se encuentra a varios centenares de kilómetros de las costas más próximas.

Se mejorarán todos los ríos euro-

peos. El ha soportado ya la mayor parte del excedente del tráfico. Por sus facilidades de adaptación y su movilidad está llamado a ocupar un puesto importante en la nueva organización del tráfico automovilístico, lo cual plantea a todos los países de Europa tareas considerables desde el punto de vista de la construcción de carreteras especiales, de autopistas, de las cuales hay ya en Alemania cuatro mil kilómetros abiertos al tráfico, y se encuentran otros ocho a diez mil ki-

Roosevelt y la economía dirigida

Mucho antes de los sistemas totalitarios en Estados Unidos se pretendió borrar el libre juego

LO que se ha dado en llamar "tradition of negative government", fué durante mucho tiempo en los Estados Unidos más que una verdad, una maravillosa máscara dorada.

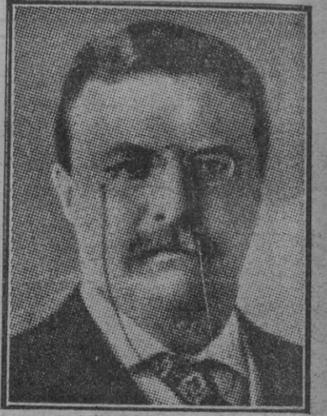
Lindbergh, en su célebre libro "La intervención del capitalismo en la política", demuestra que los grupos de Wall Street—la alta banca—constituían el gobierno invisible "the invisible government"—de la Unión.

Uno de los puntales del sistema democrático, el de la libertad económica, era, por decirlo así, la medula de la Constitución americana. Pero esta curiosa manera de disfrazar los hechos, no sólo ha sido escrita, sino que fué también creída, y aun hoy en día es utilizada como banderín de lucha.

Lo que en el más puro reducho de las democracias significó en este hecho, está bien claro: la inversión de poderes. El político era el "racket", el servidor interesado; un grupo financiero apoyaba su elección en la seguridad de que tendría en los altos poderes un servidor ciego de sus intereses; es decir, la libertad era un mito; el Estado era un empleado más de una firma omnipotente: el trust. Aparentemente, Theodore Roosevelt al comenzar el presente siglo, se dispone a poner término a la dictadura de la gran banca, pero su intento de "economía en orden", su lucha contra el "Big Business" es, como dice Wirsing, más aparatosa que real.

Al leer el libro de Benamino Etitis, "Segunda descubierta della América", se saca la impresión de que Theodore Roosevelt estuvo decidido a arrancar la careta a la democrática libertad, poniendo fin a la farsa; pero si se observa que J. P. Morgan, Senior, aportó 150.000 dólares a su elección; seguido por Rockefeller, con 100.000; por Gould, con 100.000; Harriman, etc., no podemos sorprendernos con el poco éxito de sus disposiciones "antitrust", bien frente a la Standard, o en el caso de la Northern Security Company, y que a fin de cuentas lograron la definitiva consolidación del Gobierno invisible.

He aquí, pues, el desenlace del primer intento de dirigir la economía, la intervención del Presidente Theodore Roosevelt en los problemas económicos fué sólo un juego de magia que fué premiado con el



TEODORO ROOSEVELT

desprecio de sus propios amos. Cuando Theodore Roosevelt entrega la Presidencia a Taft y marchó de vacaciones al Africa, Morgan dijo en público que esperaba que algún león supiera cumplir con su deber.

El "laissez-faire" se desliza escandalosamente en los periódicos presidenciales de Harding, representante de los Rockefeller, de Coolidge, brazo derecho de los Morgan, y de Hoover, también de la misma firma. En Kansas City supo decir al inaugurar su mandato: "se nos da la posibilidad de continuar la trayectoria política de los últimos ocho años". Pero se engañaba, la "prosperity" llegaba a su término y el mito de las inacabables posibilidades—como demuestran Wirsing—se había clausurado con el cierre de la inmigración, con la quiebra del sistema dorado y la bancarrota de la agricultura.

Se hacía preciso un rápido remedio, y otro Roosevelt, ahora Franklin Delane, sube a la Presidencia. Pretende encarnar la síntesis del sistema de Theodore—el antitrust—junto con el fundamento del "New Deal", dirigido por los intelectuales de la Unión que han merecido el calificativo de "trust de los cerebros".

Es decir, Roosevelt, aunque intente disculpar su herejía democrática con las exigencias de fuerza, nunca podrá justificar el porqué en 1933 soslayaba su ideología para dirigir desde la Casa Blanca la economía privada.

Los primeros resultados del "New Deal" fueron significativos; la National Industrial Recovery Act, que reconocía la "competencia lícita", dió origen a la lucha de clases al fracasar la teoría del aumento de la capacidad adquisitiva. John Lewis, con sus Sindicatos proletarios (los C. I. O.) se aprestó a dar la batalla al capitalismo. Total, si en 1930 se produjeron setecientas huelgas, el 1937 se alcanzaban casi los cinco millones.

Por lo tanto, el problema del paro se agudizó, y para atajarle, la organización W. P. A., dirigida por Hopkins, vino a representar un Tantalo social. La agricultura, dirigida por la ley de 1933, se vió a obligada a reconocer los hechos consumados, restringiendo cultivos y destruyendo cosechas para evitar una baja de precios, aun a costa de que a muchos les faltara qué llevarse a la boca. El proyecto de revalorización de la tierra ensayado en Tennessee se vió "acotado" por la intervención de Willie, presidente entonces de la Compañía Eléctrica, que resultaba perjudicada mediante una oportuna venta.

Y por último, cuando en la actualidad los Estados Unidos han de enfrentarse con las realidades, cuando el mito de la inagotabilidad de la Unión ha de verse en el tapete de la guerra, Roosevelt hace bandera de los fracasos históricos.

"Toda nación—como comentó James Brown—tiene derecho a existir, proteger y conservar su existencia; pero este derecho no justifica el cometer actos ilegales."

Las democracias alardean reprobar el sistema de economía dirigida, olvidando las campañas "antitrust" y el "New Deal". Pero más curioso es observar cómo se han aprestado a superar a las potencias totalitarias precisamente por idéntico camino. Roosevelt, con su experiencia, ha puesto nuevamente de actualidad el "Gobierno de los cerebros".

HABILITADOS. PAGADORES. En la segunda decena del presente mes deberéis presentar doble ejemplar de las nóminas de vuestros subsidiados en las Delegaciones de la Caja Nacional de Subsidios Familiares.