

### Puerto Moresby, vigía del septentrión australiano

#### Su dominio lleva consigo el del Estrecho de Torres, clave naval del sur del Pacífico

DESDE los últimos días de enero de este año, en que los japoneses iniciaron el ataque a Nueva Guinea, comenzó a sonar el nombre de Port-Moresby. La aviación nipona bombardeó sistemáticamente las instalaciones militares de aquel puerto, la más importante base de los aliados en Nueva Guinea, cuya excelente situación estratégica domina las aguas del Estrecho de Torres. Hoy, sin que haya cesado la acción de los bombarderos, todos los efectivos de la infantería nipona desembarcados en Nueva Guinea se dirigen a la conquista de Port-Moresby a través de la maraña que las lianas y plantas trepadoras tejen en la selva virgen papuásica.

La proximidad de las fuerzas niponas coloca en primer plano de actualidad a Port-Moresby y acrecenta el natural interés por la poca conocida historia de su fundación y colonización.

#### Actuación de un comodoro y un juez.

En noviembre de 1884 fué declarado por el comodoro Erskine el Protectorado inglés sobre el sureste de Nueva Guinea. Ya en marzo del año anterior el juez de Policía de Thursday Island, Chester, había proclamado el Protectorado sobre la región oriental de la isla, desde el grado 141 de longitud Este. El Protectorado no fué reconocido entonces por el Gobierno inglés porque Chester no había sido autorizado previamente para la ocupación. No obstante, la Gran Bretaña decidió enviar legaciones militares a la lejana isla.

Primeramente fué nombrado el mariscal de campo sir Schatchley con el título de general apoderado en Nueva Guinea, con residencia en Port-Moresby. En 1886 le sucedió el médico escocés doctor William Macgregor, quien poco después de su llegada proclamó la toma de posesión formal, por la que la Guinea británica pasaba a ser de la Corona inglesa. Su administración y gobierno no estaban sujetos directamente a Gran Bretaña, sino al Gobierno de Queensland. El 1 de septiembre de 1906 pasó a ser territorio de la Confederación australiana y cambió de nombre de Nueva Guinea por el de territorio de Papúa.

#### La Nueva Guinea alemana.

La porción de la isla perteneciente a Alemania fué ocupada por los australianos el 12 de septiembre de 1914, a poco de comenzarse la guerra europea.

Quedó la isla dividida en dos mitades de extensión aproximada. La del Noroeste, rica en oro, algodón y petróleo, pertenecía a Holanda, y el territorio del Sureste, a la Gran Bretaña.

#### Los relatos de Moresby.

Desde el establecimiento del territorio de Papúa la capitalidad fué fijada en Port-Moresby. La ciudad debe su nombre al navegante y descubridor Moresby. En la expedición del "Basilisk" (1781-1783) navegó alrededor del litoral de Nueva Guinea, y merced a sus famosos relatos se despertó el interés mundial por conocer todo lo relacionado con aquella isla singular.

Port-Moresby se halla enclavada en un doble puerto en la costa del Golfo de Papúa. La parte

más pequeña de la ciudad, el llamado puerto Fairfax, resguardado tras una barrera de arrecifes, es un magnífico abrigo natural para las embarcaciones.

La colonia de blancos se extiende sobre una larga lengua de tierra que penetra en el mar, no como una ciudad ininterrumpida, sino como un lugar de recreo, cuyos hoteles se hallan esparcidos caprichosamente. Los blancos chalets, colocados aquí y allá entre el verdor de la colina, ofrecen un aspecto sumamente agradable. Esta zona costera corresponde precisamente al litoral menos favorecido por la Naturaleza de toda la rica y fértil costa Sureste. Allí se hallan emplazadas las instalaciones oficiales: el edificio del Gobierno, los cuarteles, la Audiencia.

El poblado indígena está edificado sobre troncos de árboles. Las ventanas no existen; las puertas, abiertas, dejan entrar la luz y el aire. La población papúa de Port-Moresby se compone de dos razas completamente diferentes: los knitapanos y los motus. Los primeros son agricultores, que viven del fruto de sus plantaciones y de la caza de cierta especie de canguros. Son tenidos por grandes hechiceros, con poder suficiente para producir la lluvia. Los motus, por el contrario, son pescadores y navegantes, y cambian el producto de sus pesquerías y los objetos de alfarería que sus mujeres construyen por los frutos y la caza de los knitapanos.



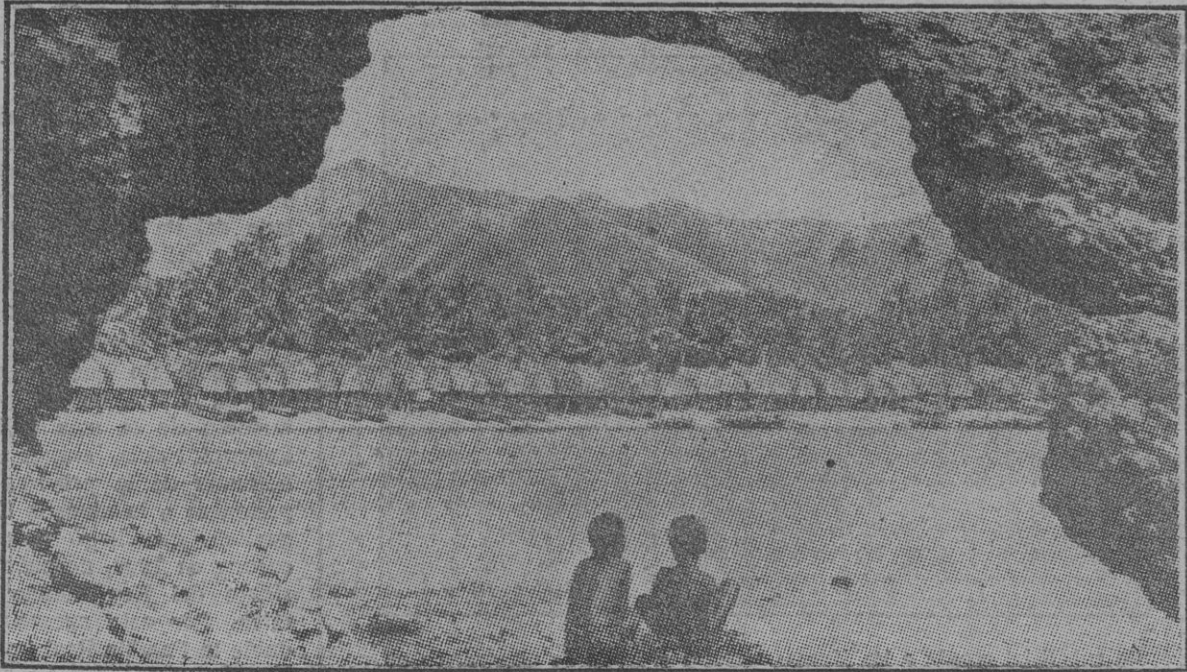
Un indígena de Nueva Guinea perteneciente a la raza papúa

Es curiosa la fabricación de grandes mazas de piedra por estos indígenas. La cabeza, de una sola pieza, está atravesada por un agujero cilíndrico en el que va metido el mango, de fuerte y resistente madera. Es maravilloso cómo los papúas logran fabricar estos grandes mazos y sin hierro atraviesan tan limpiamente la piedra, en cuya edad viven aún.

#### Valor estratégico.

Entre indígenas y blancos la población de Port-Moresby se eleva a unos 3.000 habitantes. Los papuanos, como casi todas las tribus de Nueva Guinea, son muy refractarios al trabajo, por lo cual la explotación de las producciones es muy pobre y rudimentaria todavía, en contraste con sus inapreciables posibilidades. De allí se extrae la copra, el algodón, el caucho y hasta el oro.

Pero no son sus riquezas las que determinan los esfuerzos de los japoneses por su posesión. Nueva Guinea es, descontada Australia, la isla más grande del Mundo. Su dominio ofrecería al Japón una extensa plataforma para el salto sobre el Continente australiano, del que lo separa solamente el brazo de agua del Estrecho de Torres, garantido en las aguas del Estrecho de Torres, garantía de la vigilancia y seguridad de la costa septentrional de Australia.



### WILLKIE NO ES WILLKIE, SINO WILICKE

#### Enconado adversario de Roosevelt, ha sido portador de un mensaje suyo para Ismet Inonu

#### Viaje de propaganda e información por Egipto, Turquía, Irán, Rusia y China

Una vez más se asoma Wendell Willkie, el incansable viajero, a Europa con un mensaje de su enemigo Roosevelt bajo el brazo. Procede del Egipto, donde se ha entrevistado con el Rey Faruk—estos norteamericanos no se paran en barras—, aparece en Turquía para conferenciar con el Presidente de la República y entregarle la misiva rooseveltiana. Hemos dicho que de su enemigo. Veamos:

En las elecciones de 1940 para el candidato presidencial, Willkie, inesperadamente, sin delegados propios, sin haber hecho jamás política, derrota a Dewey y a Taft, y en contra de todos los viejos políticos se encuentra elegido candidato a la Presidencia. ¿Por qué? Principalmente, por su enemistad hacia Roosevelt. En ella encuentra el partido republicano fundamento bastante para demostrar su aversión a Roosevelt. Entiende el partido que es preciso defender una política exterior adecuada a la gravedad del momento. Hay que romper con el "aislacionismo". Cuando vacila el mundo anglosajón no es el "aislamiento" la política que debe seguir un Estado, que por su progreso técnico, por su población y por los recursos de la Naturaleza se considera como el primero del Mundo. Se hace necesario—dicen—extender a todos los pueblos que luchan por la libertad una ayuda que no constituya violación de la ley internacional. Pero hay también "que defender las costas, los hogares, las vidas y los ideales norteamericanos de todo ataque extranjero". ¿Quién es el que puede romper con el aislacionismo?

#### He aquí a Willkie.

Nació el candidato republicano en Elwood (Indiana) hace ahora cincuenta años. Alemanes sus cuatro abuelos. El mismo lo declara en un mensaje que dirige a Alemania desde Londres el 5 de febrero de 1941. "Mi apellido no es Willkie, sino Willicke, y mis antepasados salieron de Alemania hace noventa años. Me siento orgulloso de la sangre que corre por mis venas." En efecto, sus abuelos fueron alemanes, huidos de su país después de la revolución de 1848.

Aunque nunca figuró en la política, sus primeras doctrinas fueron radicales. Abrió bufete en su ciudad natal, en 1916, alistándose después como voluntario en la Gran Guerra contra Alemania, y vuelve, una vez desmilitarizado, a sus tareas jurídicas.

cas como asesor de una Compañía eléctrica. De la asesoría salta a la presidencia, y la Compañía, bajo su dirección, pasa a ser una enorme empresa que suministra fluido a 12 Estados, desde los grandes lagos hasta el Golfo de Méjico.

Se afilia al partido demócrata, y en 1932 contribuye al fondo electo-



Wendell Willkie

ral de Roosevelt. Un negocio que afecta a la Compañía eléctrica lo hace litigar en el Tribunal Supremo contra el propio Gobierno. Y Willkie vence. De esta victoria data su popularidad. Ya en las elecciones de 1938 una conocida escritora norteamericana propuso su candidatura a la Presidencia, cuando todavía no actuaba en política.

#### Hostilidad de Willkie hacia Roosevelt.

Inmediatamente después de ser reelegido Roosevelt por tercera vez Presidente de Estados Unidos, Willkie, derrotado, vuelto a su bufete, presta sumisa adhesión al vencedor. Sin embargo, su actuación no es clara. Crítica, censura, y su hostilidad se hace patente en su campaña obstinada en favor de la total derogación de la ley de Neutralidad. En su escrito de octubre del 41 pone de relieve que varios millones de republicanos desean que desaparezca de su partido "la fea mancha del aislacionismo a ultranza". Pide al Presidente decisiones claras y terminantes y que no adopte "medidas dosificadas, como si fuéramos niños". Vuelve a manifestarse contra Roosevelt porque "no es claro y terminante en su política con respecto a los problemas obreros".

Ya dentro del conflicto mundial los Estados Unidos, Willkie no acepta los puestos que le ofrece Roosevelt. Renuncia su cargo en la Comisión de Labores de Guerra, en enero del 42. Pero se hace más patente su pugna a raíz del ataque a Pearl Harbour, cuando se dirige por carta al Presidente para decirle que no siente ningún deseo de ser designado para cargos oficiales en el Gobierno del "New Deal".

Lo que sí acepta es viajar por Europa. Fué a Inglaterra. Informó que era preciso ayudar a Gran Bretaña. Realmente, para deducir este juicio el viaje no se hacía preciso, porque sin ir a China—su entrevista con Chan-Kai-Chek estuvo repetidamente anunciada—defendió también la necesidad de ayudar al Celeste Imperio. Y sin visitar Australia tam-

(Continúa en la página siguiente.)



# AGONIA DE UNA FLOTA

## EL MOMENTO TURCO O LA SOLUCION DE UN IMPOSIBLE

En virtud de los giros que presenta la victoriosa campaña antibolchevique por los campos del Este asistimos en las presentes jornadas a un interesante episodio militar: la pugna entre un ejército y una flota de guerra.

El incesante avance de las divisiones de Von Bock ha ocasionado, día a día, la pérdida de territorios y posiciones de importancia vital para la permanencia de la Unión de Repúblicas Soviéticas Socialistas como amenaza contra Europa, y precisamente nos encontramos ahora ante la inminencia de un doble desenlace cuyos resultados son de prever. Tales, la próxima caída de Stalingrado y la eliminación de la Escuadra roja del mar Negro. Concretándonos en este trabajo al segundo de los aspectos enunciados, surge inmediatamente la interrogante: ¿Es inevitable esta eliminación del poder naval soviético? Aunque la clave del asunto está en manos y cerebros que aún mantienen fuera de la contienda los territorios que gobiernan, basta un examen lógico del problema para que nos inclinemos por una contestación afirmativa. Tratemos de exponer, resumida, la situación.

Desde el inicio de la guerra contra la Unión Soviética han ido cayendo en manos de los ejércitos europeos, uno tras otro, todos los baluartes de la potencia naval bolchevique en el mar Negro. Odesa, Nicolaiev, Jerson y Taganrog, en la campaña del pasado año, y Feodosia, Kerch, Sebastopol y Rostov en la presente, han sido otros tantos jalones del éxi-

to en una lucha fatal del Ejército contra la Marina, cuyo broche definitivo lo ha constituido la reciente ocupación de Novorossisk por las tropas alemanas. Hoy sólo quedan a los Soviets tres puertos: Tuapse, Poti y Batum, de los cuales sólo el último citado puede constituir, si no una base, al menos un refugio eventual para las maltrechas unidades.

Realmente, con la pérdida de Sebastopol quedó determinada la suerte de la Marina roja. Sin embargo, Novorossisk constituía una esperanza de salvación por los acelerados trabajos que se hicieron en sus diques; esperanza yugulada hoy por los infantes del III Reich. Por eso, cuando observamos cómo las unidades supervivientes de esa Flota hubieron de abandonar su refugio hace unos días,

italoabisinio. El Protocolo de Montreux, que a esto nos referimos especialmente, dispone en forma inequívoca que permaneciendo Turquía neutral, no estará autorizada ninguna potencia beligerante para franquear los Estrechos. He aquí, en suma, lo que hoy coloca en un primer plano—si es que alguna vez lo ha perdido—la actitud de Turquía, siempre atenta a obrar según aconsejan sus vitales intereses.

La cuestión es grave, pues aunque debilitada la Flota rusa, podría constituir un eficaz reforzamiento de la posición británica en el Mediterráneo Oriental, y esto en evidentes vísperas de acontecimientos en el frente africano.

La Armada soviética, mandada por el almirante Ortiabrisky, está consti-



perseguidas por una constante actividad aérea, acude a nuestra imaginación esa pregunta: ¿Quedará eliminada del mar Negro la Escuadra roja?

Una simple ojeada a este mar nos informa del carácter de celda que hoy significa por su especial situación. Dando por descontada en un próximo futuro la total ocupación del litoral caucásico hasta la frontera turca, sólo se ofrecen como soluciones al destino de los buques soviéticos el internamiento en puertos de Turquía o su destrucción. Otros pudieran ser los hechos, pero requieren cierta alteración de las previsiones lógicas. Por ejemplo, la huida del calabozo por el ventanillo de los Estrechos. Pero tal medicina se nos aparece a nosotros como peor que la enfermedad; es una complicación de última hora que, si bien no acabaría con el paciente, difundiría la enfermedad por ámbitos insospechados.

Históricamente, siempre han constituido los Estrechos turcos objeto de atención, luchas y ambiciones. Contemporáneamente ha evolucionado esta cuestión y Turquía, desposeída de todos sus derechos en 1918, posee en la actualidad todos, pudiendo decirse que es la dueña y señora, y hasta la fecha, fiel cancerbera de este punto neurálgico. En julio de 1936, coincidiendo con el comienzo de nuestra guerra de liberación, se aprobaron unos Estatutos reguladores del tránsito por los Dardanelos y el Bósforo. En Montreux, que es donde se elaboró este Pacto, firmaron Rusia, Francia, Inglaterra y Turquía, entre otras, manteniéndose ausente de las conversaciones Italia, que, aunque parte interesadísima, se encontraba muy llagada por la actitud inglesa en el reciente conflicto

tuido, con bastante aproximación, por un acorazado anticuado de 23.000 toneladas, el "Comuna de París"; y portaaviones, el "Stalin", de 9.000; tres cruceros de 8.000 y unos cuarenta a cincuenta submarinos, aparte de un parecido número de unidades ligeras, entre cañoneros, destructores y lanchas torpederas. Este conjunto—de cierta importancia, no cabe duda—sería de inestimable valor puesto a la disposición del almirante Harwood, quien estará en Alejandría, probablemente, tomando nota del precedente que el III Reich parece ofrecerle con la toma de Novorossisk.

Es posible que este comentario aparezca como simples divagaciones; pero la evidencia de un Willkie en Angora presta cierta base a cuanto se imagine sobre el presente tema. Estableciendo una especie de parangón con el viaje de Donovan a los Balcanes, con el resultado de una forzosa intervención alemana, observaremos que el momento turco es interesantísimo. Por otra parte, existen rumores de un cierto proyecto, mediante el cual la Gran Bretaña ofrecería una solución intermedia. Trátase de la posible adquisición por Turquía de la Marina rusa, para lo cual facilitaría Inglaterra una aportación financiera suficiente.

Vemos, pues, que todo gira alrededor del eje que constituye Turquía, esclava de su posición geográfica, que la sitúa en el foco de una política de atracción y de una guerra sin cuartel, aunque en nuestra opinión, la última palabra la han de decir los soldados de Von Bock y el desigmo bolchevique, que creemos será el sucumbir ante la impotencia de ver malograda eternamente la quimera rusa de un acceso libre al Océano.

## INSTRUCCION DE RECLUTAS



Un suboficial enseña a los jóvenes reclutas el modo de disparar en un campo de ejercicios. (Foto Orbis.)

## WILLKIE NO ES WILLKIE, sino Willicke

(Viene de la página anterior.)

bién rompió lanzas por el auxilio a este Continente. Pero es lo cierto que se paseó por Londres y se entrevistó con Churchill.

### ¿Qué dirá el mensaje del Presidente norteamericano?

Y ahora ya tenemos a Willkie en Turquía. Los medios autorizados turcos no conceden tampoco gran importancia a los resultados que se deriven de sus entrevistas en Angora. Nada se sabe a la hora de escribir estas líneas sobre lo que Roosevelt puede decir en su mensaje. Unos rumores aseguran que el Presidente norteamericano aconseja a Ismet Inonu que afiance su política de neutralidad. Pero es el caso que Turquía tiene marcada su posición con toda claridad. La neutralidad ha sido confirmada recientemente por Saradjoglu en su último discurso ante la Gran Asamblea Nacional. Desde luego, Willkie se presenta en Angora cuando Inonu veranea en las cercanías de Stambul y cuando Saradjoglu realiza un viaje de estudio e inspección por las regiones orientales y costas del mar Negro.

Otras dos hipótesis sobre el viaje de Wendell Willkie son: conversaciones sobre la aplicación de la ley de Préstamos y Arriendo a Turquía, o bien—y es la más probable—una visita de propaganda e información como la que ha hecho a Egipto y hará al Irán, a Rusia y a China.

Es posible—también existe este rumor—que trate de convencer a Stalin de que el segundo frente no debe establecerse en Europa, sino en Asia; pero el desarrollo de esta idea nos llevaría demasiado lejos.

### Ineficacia de tanta entrevista.

Por de pronto, tantas idas y venidas, tantas vueltas y revueltas en los momentos gravísimos por que atraviesan los países enemigos del Eje, no dejan de sorprender. Porque jamás un conflicto armado pudo resolverse por medio de viajes, cabildos y mensajes. Son las armas las que hablan. Y lo demás parecen ganas de perder el tiempo. Es como si en un "match" de boxeo el púgil que llevase las de perder abandonase el "ring" para preguntarle a un espectador: "Oiga usted: ¿cómo haría yo para vencer a ese bárbaro, que me está breando a golpes?" "Pues lo primero—le contestaríamos nosotros—no abandonar el tapiz y luego procurar derribarlo de un buen directo a la mandíbula y, desde luego, si no se encontraba usted en forma para medir sus fuerzas con su adversario, no haberle retado, amigo."

Por lo demás, un excelente viaje turístico para Wendell Willkie.

## Un conflicto internacional

# El matrimonio del duque de Kent

HABIAN pasado los años en los que una Reina inglesa, la prestigiosa abuelita Victoria, podía mirar a los Estados europeos como dominios de la familia. El Emperador de Alemania era el buen Willy, el de Rusia era su simpático Nicki, y todas las Cortes estaban pobladas por nietos y princesas británicas. Aquel día de junio de 1897 en el que se celebraba el jubileo del diamante,



"día de clamores y lágrimas felices, fué—como dice Maurois—el punto culminante del reino y, tal vez, el del poderío británico". El Kaiser Guillermo, la princesa de Grecia y todos los descendientes de Victoria y Alberto quisieron acompañar a la "viuda de Windsor" en su solemne día. Pero lord Salisbury supo alejar aquellas pretensiones con la consagración del "espléndido aislamiento".

Treinta y siete años más tarde, con ocasión de la boda del príncipe Jorge—el fallecido duque de Kent—, el más querido de todos los descendientes de Jorge V, estuvo a punto de producirse otra singular visita de todos los miembros de las Casas europeas emparentadas con la británica. Mas ya no eran las cabezas de "los dominios de la familia". La misma novia, la princesa Marina de Grecia, pertenecía a una Casa Real destronada.

Eugene J. Yung escribió a este propósito: "Si a la Familia Real de Grecia se la conceden los honores correspondientes a su rango, las demás Casas destronadas tendrán derecho a exigir lo mismo." En efecto: el gran duque Cirilo y la gran duquesa, que se consideraban Zares de Rusia, y así eran reconocidos por la nobleza expatriada, emparentados también con la princesa Marina, hicieron saber en Londres que "esperaban no ser olvidados".

Los Soberanos ingleses, el Gobierno, el Foreign Office y la Curia anglicana se veían repentinamente abocados a un pleito internacional.

Si a los Hohenzollern se les hubiera ocurrido—olvidando la tragedia de 1914-18—reclamar, como parientes del príncipe Jorge, un asiento para el 29 de noviembre en la Abadía de Westminster, habría surgido un pleito, en el que el propio Canciller Hitler se encontraría envuelto. Si la Corte inglesa, en este caso, accedía a la petición, a los ojos del Mundo la Gran Bretaña se prestaba a reconocer los derechos del Emperador Guillermo.

Por otro lado, Francia veía con inquietud esta boda, por suponer que arrastraría repercusiones en Atenas. En efecto: el Gobierno de París, que marchaba al lado del de Londres en los problemas del Cercano Oriente, manifestó de forma terminante su oposición al retorno de la Monarquía en Grecia.

El conflicto que se planteaba con la Corte de Belgrado era también de lo más delicado. El Regente Pablo, casado con una hermana de la princesa Marina, pertenece a la dinastía Karageorgevitch, que llegó a ceñirse la corona en 1903, después del asesinato del Rey Milana Obrenovitch. Por este suceso desagradable la Familia Real inglesa cortó sus relaciones con los Kara-

george en 1904. ¿Iban a entablarse en esta ocasión?

Con buena voluntad, el príncipe Pablo y la Reina María de Rumania, madre de la Reina de Yugoslavia, se encargaron de zanjar esta gran cuestión que el protocolo provocara.

Las diferencias religiosas no fueron tampoco uno de los obstáculos de menor cuantía. La Iglesia ortodoxa griega, a la que pertenecía la princesa Marina, exigió celebrar el matrimonio. En oposición a esto, las dignidades anglicanas y la Corte británica rechazaban de plano la intrusión; no obstante, después de no escasas enojosas cuestiones, se siguió la fórmula doble: después de la boda anglicana en Westminster se celebraría otra, de menor aparato, en una iglesia griega.

Mas para realizarse la ceremonia se precisaba contar con la aquiescencia de los Gobiernos del Imperio británico, ya que el novio no era solamente esto, sino también un posible heredero del Trono, vínculo que une legalmente a tan distintos territorios. Y así, fueron consultados el Canadá, Irlanda, Unión Sudafricana, Australia y Nueva Zelanda.

Con tan grandes precauciones se orillaron intereses, deseos de la nueva nobleza, ansiosa de codarse en acto tan solemne con la de rancia estirpe, celos extranjeros y obstáculos de protocolo.

En otro "día inolvidable" el príncipe favorito del pueblo salió de la Abadía de Westminster llevando del brazo a la princesa más guapa de la familia. Muy pronto los hijos que fué dando a la dinastía, criados por ella misma como cualquier buena ma-



La princesa Isabel, heredera del Trono inglés

dre británica, con templaban el retorno de la Familia griega al Palacio Real de Atenas. El más joven, en cambio, con el nombre de Franklin, en homenaje a Roosevelt, hubo de conocerla en el destierro, lejos de los paisajes de la Acrópolis.

Y, por último, su muerte ha vuelto a constituir otra gran ocasión, en la que casi todos los Soberanos de Europa, destronados por la guerra, se han visto reunidos. Después de solemnes funerales, presididos por el Rey de Inglaterra, ante la tumba abierta, en la capilla de San Jorge, de Windsor, los Reyes de Noruega, Yugoslavia, Grecia y la Reina de Holanda han contemplado el amargo llorar de la duquesa Marina y de la Reina Isabel. Tras ellos, lo más brillante de la Corte, entre los cuales estaba lord Mountbatten—el jefe de los "comandos"—, desfilaron lentamente.

Quizá ningún hombre se ha visto tan rodeado por la fama ni tan solicitado por las realezas de todo el Mundo.

Sólo habían pasado ocho años...



# LA LUCHA CONTRA EL CARRO

## La defensa pasiva.-Campos de minas y fosos Y BARRERAS ANTITANQUES



La pieza anticarro es el mortal enemigo del tanque. La rotación de este cañón alemán impide la presencia de carros soviéticos, que pretenden operar en su sector. (Foto Weltbild.)

Sin que el carro de combate pueda resolver hoy día todos los complejos problemas que se presentan en las variadas situaciones que la guerra impone, es indudable que constituye un medio especialmente valioso para el ataque en campo abierto, y muy particularmente cuando, lograda una ruptura, se trata de penetrar profundamente por ella para buscar en la retaguardia enemiga la explotación del éxito inicial logrado. Su blindaje capaz de resistir la penetración de calibres de cierta consideración, las numerosas armas de que va dotado, la capacidad de aplastamiento en relación con su peso y, finalmente, su velocidad, le proporcionan en conjunto unas características ideales para las antedichas misiones, y es empleado actualmente en grandes masas por todos los ejércitos del Mundo. Su peligrosidad obligó desde su nacimiento a luchar seriamente contra él, y conforme progresaba, en sus distintos aspectos, mejoraban igualmente los medios de defensa.

La lucha con el carro es preciso considerarla, en el aspecto de los medios puestos en juego, desde muy distintos puntos de vista. Dejando para otra ocasión lo relacionado con las armas anticarro y su continua evolución al compás del progreso del artefacto de guerra que ha de combatir, señalaremos a grandes trazos cuanto se refiere a la llamada defensa pasiva, incluidas las minas especiales para esta clase de lucha que participan, en cierto modo, de un carácter de actividad.

Cuando apareció el carro en la guerra pasada no era posible variar las posiciones que ambos beligerantes ocupaban, y como, por otra parte, los ataques se hacían con un pequeño número, la idea de elegir un terreno adecuado para presentar un obstáculo natural que impidiese su avance solamente cuajó en los reglamentos publicados con posterioridad a la contienda. Un curso de agua de suficiente caudal, una barranca de paredes abruptas, un terreno pantanoso, eran y son suficientes obstáculos para estar a cubierto de los ataques de carros. Detrás es donde deben establecerse las posiciones defensivas. Pero como quiera que no siempre se encuentran terrenos en semejantes condiciones y aun en caso afirmativo no presentan extensión suficiente a todo lo largo del frente, fué preciso pensar en obstáculos y defensas de carácter artificial. La idea más sencilla fué remedar a la Naturaleza, construyendo zanjas o fosos de paredes casi verticales y con una anchura y profundidad que impidiesen al carro todo movimiento. Estos fosos se enmascaraban o no, según los casos, y tenían la ventaja de no necesitar materiales especiales para su construcción, aunque con el inconveniente de ocupar durante bastante tiempo a numeroso personal. Fueron perfeccionándose las ideas y surgieron esas interminables li-

neas que todos hemos podido apreciar en las fotografías de la línea Sigfrido, compuestas de varias filas de mojoneros tronco-piramidales, de hormigón armado, cimentadas en el terreno en forma que resistieran las embestidas de los carros; las filas se colocaban unas de otras a distancia menor que la longitud de estos últimos y los mojoneros separados en menos de la anchura. Con semejante disposición, los carros en su ataque se veían detenidos, pues aunque consiguieran franquear alguna fila, rompían las orugas o se salían de sus engranajes, quedando convertidos en fácil blanco de las armas antitanques y de la artillería. En idéntica forma se han utilizado obstáculos formados por carriles de vías férreas de suficiente longitud, hincados en el suelo con un cimiento de hormigón, o también, cuando había árboles en abundancia, cortando los troncos de gran diámetro a poca altura del suelo, para que al caer y mezclarse unos con otros produjeran el obstáculo preciso.

Como es fácil comprender, cualquier sistema de defensa pasiva que requiera el hormigón tiene el grave inconveniente de que sólo puede utilizarse en fortificaciones permanentes construidas en tiempo de paz o, a lo sumo, en líneas a retaguardia del frente en las que el adversario no pueda estorbar el trabajo con los proyectiles de su artillería. Por otra parte, exigen bastante tiempo, mucho material y mano de obra especializada. Se pensó en crear otra clase de obstáculo de fácil construcción que no necesitase mucho tiempo para ser colocado y que pudiera hacerse en contacto con el enemigo. Aparecieron la alambrada especial y la mina anticarro.

En nuestra guerra de liberación, prólogo de la actual, se experimentaron ambas. La alambrada estaba dispuesta en espiral, como las de tendido rápido corriente, y quedaba sujeta al suelo mediante fuertes piquetes; la diferencia consistía en ser el alambre de acero. Al pasar el carro se enredaba en las orugas y llegaba el momento que éste quedaba parado. Las experiencias sólo dieron resultados satisfactorios en los carros ligeros, pues los medios y pesados, por su mayor potencia, trituraban el alambre y era muy raro que pudiesen ser detenidos. Se recurrió a la mina anticarro, que desde un principio proporcionó resultados magníficos, hasta el punto de ser hoy día casi el único procedimiento empleado para defenderse del carro de combate, cuando se está en las proximidades del enemigo y no es posible el uso de procedimientos más complejos.

Existen múltiples modelos de esta clase de minas, que varían, aparte de su peso y, por tanto, de su potencia, en la forma de la caja—cuadrangular o cilíndrica—y en el sistema de explosión. En síntesis, su funcionamiento estriba en que al pasar el carro por encima, su peso

vence la fuerza de un muelle que rodea al percutor, dejándolo en libertad para herir al detonador y provocar la explosión. En otros modelos está substituído el muelle por una cuchilla que corta un alambre, produciendo los mismos efectos. Pero sea cualquiera el modelo, conviene destacar que la fuerza de ese muelle o la presión de la cuchilla están calculados para los pesos de los carros, y, por tanto, cualquier otro peso menor que pase por encima no provocará la explosión.

Las minas se colocan enterradas, pero a ras del suelo, y cubiertas de una ligera capa de tierra suficiente para ocultarlas y que pasen inadvertidas. Se establecen en varias líneas, al trespelillo, formando los campos de minas de los que

tanto se habla en los partes de guerra.

Puede imaginarse que su colocación es rapidísima y no requiere instrucción especial. En terrenos arenosos, como en el actual frente egipcio, se facilita en mayor escala la construcción de uno de esos campos en una sola noche, sin que el enemigo pueda darse cuenta. Contra la mina anticarro no existe otro recurso, al igual que la mina submarina, que el dragado, es decir, el empleo de unidades de zapadores que sobre el terreno procedan a su levantamiento o inutilización. La destrucción de los campos por la artillería es poco práctica, por la enorme cantidad de municiones que exige y lo aleatorio de sus resultados.

# LA INFLACION, SEGUNDO FRENTE DE GUERRA

## COMO SE PREPARA AMERICA ANTE UN DESQUICIAMIENTO ECONOMICO. LA AGONIA DE LA ECONOMIA DEMOCRATICA

**T**ODOS los países beligerantes están bajo los efectos de la misma pesadumbre: temor irresistible a la inflación. En febrero último se celebró en los Estados Unidos una reunión de autoridades en materia de finanzas para formar lo que ellos llamaban la "Liga antiinflacionista". El tono general de la Asamblea fué pesimista. Alguien llegó a decir: "Si se consiente la inflación, se constituirá un segundo frente de guerra dentro del país." El temido fenómeno económico adquiriría, en efecto, proporciones inusitadas en un país eminentemente capitalista. Todos los esfuerzos tienden a evitar que se encarezcan los productos agrícolas, singularmente las primeras materias base de la alimentación del pueblo. Nada se ha conseguido a este respecto, sin embargo. Ya se habla de aumentar en un 10 por 100 los precios mínimos hasta ahora vigentes. Y, naturalmente, las masas obreras caracolean ya impacientes en demanda—que se convertirá en exigencia—de aumento de jornales, sin percatarse de que la subida de salarios engendrará la subida de precios, y, por tanto, la inflación general. En Mitwest, trabajadores que nunca ganaron más de 35 dó-

lares a la semana "gozan" hoy de jornales de 100 dólares semanales. Por su parte, los granjeros—"the farmen"—, que han realizado fructíferas ventas por valor de dos mil millones de dólares al año, ven aumentadas sus ganancias en un 20 por 100.

Ante el panorama que se cierne sobre la República de la Unión, parece que los asesores de Roosevelt propugnan por la implantación del régimen de tasas, que frene la disparatada marcha ascendente de los precios. Es cierto que este régimen de fiscalización de los Poderes en la economía privada choca con estrechísima violencia con el concepto de libertad económica hasta ahora incólume; pero también es verdad que la dificultad de la guerra va cambiando la psicología del gobernante, que se esfuerza, aun a contrapelo de gran parte de la Prensa, en convencer a los súbditos de los Estados Unidos de que las cosas se han transformado un poco.

Otro aspecto del problema es el de la mano de obra. Las industrias de guerra absorben un número crecidísimo de obreros; pero no podemos olvidar que, en cambio, gran número de industrias han quedado paralizadas por falta de elementos o por exigencias de la "economía bélica". En el campo llegará también a observarse esa falta de brazos, porque en América, como aquí, los jornales de la urbe, el trabajo de la capital atraen poderosamente al campesino. Las movilizaciones de jóvenes comprendidos en la edad militar entorpecen, asimismo, la organización de un sistema económico defensivo, al que millones de ciudadanos no acaban de entregarse por un mal entendido optimismo.

Como se ve, el problema podría encuadrarse en cualquier frontera de cualesquiera de los países beligerantes, si bien el ambiente liberal de las democracias es ahora un obstáculo digno de consideración, porque los Gobiernos han de luchar contra doctrinas y creencias que habían llegado al cogollo del alma de los ciudadanos. Se vivía demasiado bien para acostumbrarse, de noche a la mañana, a privaciones, que para muchos aún se hacen insostenibles. Y el temor al "hambre inicial", más pavoroso en los países ricos y de vida confortable, conduce al acaparamiento y a la ocultación, singularmente en las granjas y en las inmensas extensiones agrícolas, difícilísimas de controlar con eficacia.

No se hará esperar el sistema de racionamientos ni la implantación de tasas en la República de los Estados Unidos. En un gran rotativo de Nueva York se hacía, a fines del pasado mes, un llamamiento al buen sentido de los estadounidenses. La inflación no se decreta nunca por el Gobierno; es un hecho tajante que surge en el mundo económico y que puede hundir a toda la nación. Para combatirla no queda más que la acción conjunta de los ciudadanos, convencidos de que el ansia de atesoramiento de mercancías o dinero es un imperdonable crimen de lesa patria. Ni el alza de sueldos, ni pluses de



carestía, ni el aumento de un margen de ganancia en las ventas evitarán el encarecimiento. Tampoco cabe cerrar los ojos a la evidencia de una realidad y creer que una vida cara puede disimularse con mantener los sueldos y jornales de la anteguerra. Ello provocaría un recrudescimiento en la especulación...

Grave problema el que se plantea al Mundo. No ya a este o a aquel país. Los beligerantes y hasta los neutrales van a sufrir las consecuencias de una inflación que no ha sido frenada y menos dominada. La economía del Mundo se desquicia, y sólo cabe esperar que se salve por las nuevas teorías que llevan en sí los nuevos regímenes políticos que de un mandoble han hundido todo el tablado de la vieja farsa de la democracia.



Soldados zapadores limpian el suelo de minas para dejar paso libre a las unidades motorizadas.

del  
an el  
ga al  
más  
ombre  
oose-  
en el  
es de  
te ha  
a oca-  
os los  
trona-  
visto  
mnisi-  
por el  
tumba  
n Jor-  
es de  
cia y  
con-  
de la  
Reina  
rillan-  
cuales  
el jefe  
filaron  
se ha  
fama  
alezas  
años.







# UN SISTEMA DE COLONIZACION QUE DESAPARECE

## EL ESTADO PORTUGUES RETIRA SUS PODERES A LA COMPANIA DE MOZAMBIQUE

### Unica que subsistía en el Mundo con soberanía territorial

Los sistemas de colonización son reflejo fiel del espíritu y de la moral del pueblo que los crea. Las "Compañías coloniales", organizaciones mercantiles a las que se entrega la explotación de territorios dominados, han sido siempre extrañas a los españoles, cuya vocación misionera y civilizadora repugna con su razón de ser eminentemente utilitaria. Los deberes inherentes a la acción colonial sólo pueden cumplirse los Estados con responsabilidad ante la Historia. Es contrario a su esencia misma confiarlos a unas Sociedades comerciales, cuyo fin primordial ha de ser el lucro. Por eso, en principio, el sistema es condenable; por lo mismo también el recuerdo de su aplicación en tantos lugares todavía estremece a las gentes.

La primera poderosa "Compañía colonial", en su moderno sentido, nace en Amsterdam en el año 1602. Se integran en ella una serie de pequeñas entidades de su mismo espíritu. Los holandeses, comerciantes de genio emprendedor, advierten que su sed de ganancias sólo puede satisfacerse sistematizando un afán que de individual se hace colectivo. Así aparece en la Historia la gran Sociedad anónima que con el nombre de "Vereenigde Oost Yndische Compagnie" va a emplearse en la explotación de las tierras y muchedumbres exóticas que los descubridores portugueses han señalado a su atención.

Aquí el aforismo inglés "el comercio sigue a la bandera" se invierte, porque ésta señorea lo que aquél va logrando. En los nuevos dominios, la Compañía se hace "imperium in imperio". Los poderes que el príncipe Stathouder Mauricio la otorga pronto rebasan el límite prudente, y las costas y las islas del Océano Indico son la patria infeliz de seres desdichados. "La próspera Compañía, corrompida por la codicia mercantil, tanto más desenfrenada cuanto que jamás puso los ojos en la ambición de gloria, sino que siempre subordinó los atributos de su soberanía a los intereses, aplastó los pueblos bajo el yugo de la más espantosa tiranía", dice Leroy-Beaulieu. Se entenebrece su acción, según el mismo autor, con las innumerables matanzas que fríamente decretó de núcleos enteros de aborígenes, víctimas propiciatorias de una política inhumana, dirigida a limitar el crecimiento de las razas indígenas y la producción, porque así convenía para mayor rendimiento del "negocio colonial". Negocio que fué tan pingüe que llegaron a repartirse dividendos hasta del 50 por 100 del capital empleado.

Como Holanda, Inglaterra inicia sus empresas coloniales con la fundación de Compañías en las que delega sus poderes soberanos. Las mismas causas producen los mismos efectos. El hecho económico determinante anula el sentido moral de la colonización. Macaulay, en su obra "Critical and Historical Essays", nos dice de la India "que comarcas enteras se cubren de cenizas y de sangre" en tanto que los agentes de la "Real Compañía" a la que se entrega la explotación "no atienden a otro negocio que al de arrancar a los naturales, lo antes posible, cien o doscientas mil libras y volverse a Inglaterra".

Otros muchos pasajes, cruentamente abusivos, de la actuación de las "Compañías" de todas las metrópolis pudieran recordarse. La "Asociación Internacional Africana" del Congo, fundada en Bélgica en 1876 por iniciativa de su Rey Leopoldo II, tiene también su ingrata historia. Y pocas son las limpias de tan graves culpas. Las mejores no dejaron de producir el daño de atender sólo su interés económico, con desprecio absoluto del pueblo indígena. Los balances de sus ganancias constituyen la más convincente de las pruebas de cargo. La "Compañía de la Bahía de Hudson", fundada en 1670, veinte años después tenía que faltarlos para no alarmar al Mundo con la proporción escandalosa entre sus beneficios y capital.

### Portugal, modelo de pueblos colonizadores

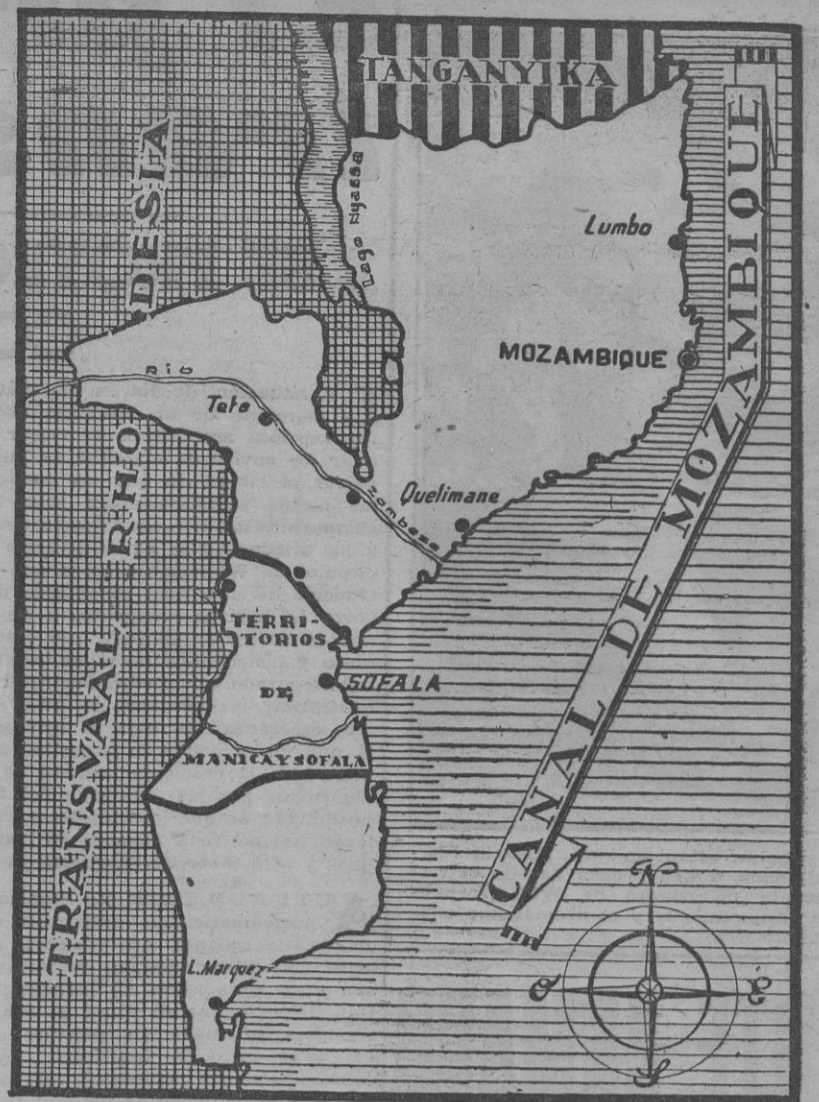
Era natural que en el transcurso de los tiempos, aun subsistiendo las Compañías como expresión de una política colonial, se vigilaran más estrechamente sus conductas y se moralizaran sus procedimientos; pero es lo cierto que el sistema, cualquiera que sea su ordenación, jamás responderá a los altos fines que con la colonización, en el puro concepto del vocablo, deben ser cumplidos. Si el éxito económico pudo animar su existencia durante los largos lapsos de la Historia y las "Cartas Reales" de concesión se prodigaron por todos los Estados metropolitanos, multiplicándose las Compañías coloniales soberanas, tenían que desaparecer definitivamente un día, cediendo ante el derecho

de los pueblos sojuzgados a una vida de humana dignidad. Porque la acción colonial es instrumento de un designio providencial de redención. Y es Portugal, con España, modelo de pueblos colonizadores, por extraña paradoja, la última de las metrópolis que proscribió el sistema. De antiguo lo aceptó, constituyendo Compañías para las Capitanías de San Vicente y del Pará, entregando a su explotación también Corisco y Bahía, y modernamente para sus magníficas colonias del Africa, donde crea las de Mossamedes, del Zambeze y de Mozambique, con su filial de Luabo. Pero la historia de la Compañía de Mozambique es harta elocuente y exculpatoria.

Tratando de compensar las pérdidas que en otros Continentes sufre en su Imperio colonial, Portugal fija sus afares de expansión en Africa. En un momento su acción se dirige a correr sus fronteras de Angola y Mozambique, a Oriente y Occidente, por tierras de nadie, para hacer una sola de ambas posesiones. A punto se halla de coronar la empresa, que acomete Serpa Pinto con unos pocos hombres, cuando a ella se opone la férrea voluntad de Cecil Rhodes, tan poderosamente respaldado. Soldar la solución de con-

tinuidad de los territorios portugueses equivale a malograr el proyecto de un ferrocarril inglés del Cabo al Cairo, arteria vital de un gran Imperio. Un ultimátum perentorio pone fin a la actividad portuguesa, y los hombres de Serpa Pinto han de abandonar con dolor las tierras de nadie, tan penosamente conquistadas. Mediante un Tratado que se firma en el mes de agosto de 1891, se fijan nuevas fronteras para los dominios de Portugal y de Inglaterra, pero la acción de la Compañía británica "South Africa Company" constantemente quebranta lo pactado. Es entonces cuando el Gobierno de Lisboa, para evitar la fricción directa de su Estado con la entidad extranjera, crea la "Compañía de Mozambique" con poderes "mayestáticos" que se opondrán, en defensa de sus derechos, evitando complicaciones diplomáticas, a los también soberanos atribuidos a la "South Africa" por Inglaterra.

La "Compañía de Mozambique" acaba de cumplir los cincuenta años que se le señalaron de existencia en su Estatuto fundacional. Es la última de las Compañías coloniales; la inglesa del Borneo Septentrional, cuya Carta constituyente data del año 1877, la hubiera sobrevivido de no



# LAS ISLAS SALOMON FUERON descubiertas por los españoles

## La expedición de Quirós, que se dirigía a las islas Salomón, descubre y bautiza a Australia del Espíritu Santo

Las islas Salomón, archipiélago situado en el Pacífico, han sido objeto una vez más de la atención mundial, pasando al primer plano de actualidad gracias a la brillante victoria naval que los japoneses han conseguido, luchando en sus aguas, contra la flota angloamericana.

Cuando el Japón las ocupó, haciendo de ellas poderoso jalón para su nuevo poder marítimo en el Pacífico, estaban las islas Salomón bajo el mandato de Australia, y aunque en otras ocasiones su nombre ha

aparecido en la Historia, la opinión pública apenas conocía más que su existencia, como cita geográfica sencillamente, sin extenderse en absoluto sobre detalles que las concerniesen.

Hoy todos sabemos dónde se encuentran situadas las islas Salomón, y que los japoneses dominan desde ellas una extensión del Pacífico, que contribuye a cerrar más estrechamente el bloque y a amenazar de invasión que pesa sobre Australia. Es, pues, oportuno dar a conocer algunos datos históricos sobre estas islas.

FUERON descubiertas por navegantes españoles en el año 1567. Para explorar las misteriosas tierras que debían encontrarse entre el Ecuador y el Polo Sur partieron del puerto del Callao dos buques, equipados con 150 hombres, y a cuyo mando iba Mendana, sobrino del Virrey del Perú. Fué alma de la expedición y quien logró que se pusiera en marcha Pedro Sarmiento de Gamboa, gran navegante español, cuya fama llegó a crearle una leyenda. Se decía de él que poseía un hechizo, con el cual rendía a las mujeres, y que en la navegación se servía de perversas artes diabólicas, por lo cual le perseguía la Inquisición.

Las fabulosas historias que entonces corrían sobre las tierras del Pacífico hicieron concebir a Sarmiento esperanzas de que hubiera en todo ello algo de realidad y que fuera magnífica aventura explorar aquella región. Por ello, logró convencer a Castro, Virrey del Perú, para que organizara una expedición que siguiese la dirección Suroeste, en la que creía habían de encontrar ricos territorios. El Virrey accedió a sus deseos, y el proyecto se llevó a cabo. Pero Mendana, nombrado jefe supremo por su tío el Virrey, se dirigió al Oeste, por lo cual no fué el descubridor de Australia, que hubieran descubierto y explorado en aquel viaje los marinos

españoles si hubieran seguido el rumbo que Sarmiento marcaba y en el que necesariamente la habrían encontrado.

A los tres meses de navegación Mendana descubrió tierra y arribó a unas grandes islas, que llamó Salomón, por suponerlas llenas de riquezas, y volvió al Callao, después de navegar y vivir en estas islas mucho tiempo, tres años después de su partida.

El informe de Mendana sobre las islas Salomón hacía constar que estaban habitadas por salvajes, que no se habían mostrado dispuestos a aceptar el cristianismo, y que no había en ellas posibilidades de colonización. Sin embargo, se empezó a preparar un nuevo viaje, que no llegó a efectuarse porque un nuevo Virrey, enemigo del anterior, se negó a ello, y llegó a encarcelar a Mendana, del que no volvió a hablarse durante veinte años.

### Segunda expedición a las islas Salomón

En 1595 se interesan en España por la formación de colonias en las lejanas tierras del Pacífico, por lo que se arman cuatro barcos para que Mendana, al mando de ellos, realizase una nueva visita a las islas Salomón y empezara a colonizarlas.

Con éste formaban parte de la tripulación muchas mujeres, y entre ellas doña Isabel de Baretto, esposa de Mendana, y doña Mariana de Castro. Salió, pues, la expedición del puerto de Callao, llevando entre ellos a Pedro Fernández de Quirós, que había de ser alma de la nueva empresa.

Se navegó hacia el Oeste durante muchas semanas; pasaron más allá de las islas Salomón, sin dar con ellas, y al cabo de cinco meses, cuando la tripulación, impaciente, se amotinaba contra Mendana, encontraron una nueva isla, a la que pusieron por nombre Santa Cruz. Poco después de tomar tierra naufragó uno de los buques, mandado por Lope de Vega, lo que originó que el motín estallara con mayor violencia. Mendana logró sofocarlo y juzgó a los cabecillas. Pero agotado de tantas penalidades, falleció pocos días después de muerte natural.

Quirós tomó el mando supremo, aunque oficialmente la viuda de Mendana era la "gobernadora". Quirós impuso su autoridad y logró proseguir el viaje. No encontraron las islas Salomón, aun cuando pasaron de largo, a menos de 100 kilómetros de distancia de ellas. Faltaba el agua; la situación se hizo insostenible, y siguió la expedición rumbo a Manila, en Filipinas, renunciando a la búsqueda.

Aunque la viuda de Mendana quiso organizar otro viaje, nadie la secundó, pues lo ocurrido excitó la fantasía de los tripulantes, y llegó a decirse que las islas Salomón habían volado o se habían sumergido en el mar. Estas fantasías tomaron mayor incremento cuando nadie volvió a arribar a sus costas hasta doscientos catorce años más tarde, a pesar de ser ocho grandes islas, que forman una barrera de casi 1.500 kilómetros de extensión.

Sin embargo, Quirós no desistió de su empresa. Marchó a España, buscando apoyo para su proyecto, y al no encontrarlo se dirigió al Papa Clemente III, quien apoyó su empresa, recomendándole con gran interés.

(Continúa en la página siguiente.)

haber puesto fin a sus actividades las armas japonesas. Portugal ha acogido con júbilo el decreto de su Gobierno de 10 de febrero de 1941 que, haciendo realidad la unificación administrativa y territorial del Imperio, consagrada en el acto colonial y en toda la legislación del nuevo Estado, reintegra a su plena soberanía el territorio de Sofala y Monica, donde aquélla ejercía su mandato.

### Las cuatro provincias de Mozambique

A partir de 1 de enero de 1943 la división administrativa de Mozambique queda establecida en cuatro grandes provincias. La del sur del Save, comprendiendo los antiguos distritos de Lourenço Marques e Inhambane; la de Zambezia, con el de Quelimane; la de Nyassa, en su tiempo también regida por una Compañía, y la incorporada con los distritos de Beira y del Teté.

La "Compañía de Mozambique", que se constituyó con un capital de 4.500 contos de reis, equivalentes en la época a unos 25 millones de francos, tenía como misiones a cumplir, según rezan sus estatutos, redichados en 1893, "aumentar por las vías legales y mejorar los territorios de la Concesión a fin de impulsar su riqueza y afirmar la soberanía de Portugal; fomentar las obras públicas y las explotaciones mineras, industriales y comerciales y organizar y regular los transportes".

Le estaba atribuida en su beneficio la exacción de impuestos, de los que el personal era, en el año 1905, de tres francos por indígena adulto.

Durante su actuación se ha construido la importante vía férrea de Quelimane a la frontera inglesa, verdadera vertebral del territorio y principal camino de penetración al Africa Central. La sede capital de la Compañía, Beira, es hoy una floreciente ciudad; no así Sofala, que, pese a un intenso comercio, sigue siendo la pequeña población del país de Gaza, a la entrada del Canal de Mozambique.

La colonia que ahora adquiere unidad absoluta alcanza una extensión superficial de 297.731 millas, para una población de 4.006.011 habitantes, que presenta la particularidad, rara en la latitud, de contar un número muy considerable de individuos de la raza blanca. Tiene importantes núcleos de población, además del Estado de Beira, como Lourenço Marques, Mozambique, Quelimane, Teté y otros.

La riqueza del suelo es extraordinaria, y las vías de comunicación que lo surcan dan facilidad a la salida de sus productos y animan un comercio que en 1937 exportaba por valor de 365.256.584 escudos, con una importación que ascendía a 432.769.009 escudos. Sus perspectivas económicas son verdaderamente prometedoras y su situación geográfica atribuye a esta colonia un papel preponderante en el futuro africano si la situación política, difícil de esta hora por vicisitudes peligrosas, no lo malogra.

Este es, a grandes rasgos, el país donde acaba la última de las grandes "Compañías coloniales", de tan oprobiosa memoria. Si ésta de Mozambique no deja tras sí la triste secuela que otras, no por eso debe lamentarse que desaparezca.

No puede ni debe existir otro sistema de colonización que el clásico español, animado por aquel mismo espíritu que tan poco sabía de intereses materiales y tanto supo de generosos desprendimientos en la obra ingente de civilizar un mundo nuevo.

Porque así fué y siempre será, España es también única, y noble excepción, en esta historia.





# MOVIMIENTO SINARQUISTA MEJICANO

## Surgió en 1914, como oposición a la anarquía imperante en el país

De cuando en cuando la Prensa nos trae noticias de Méjico en las que se habla de los "sinarquistas", "el movimiento sinarquista", "el partido comunista ataca al sinarquismo", etc.

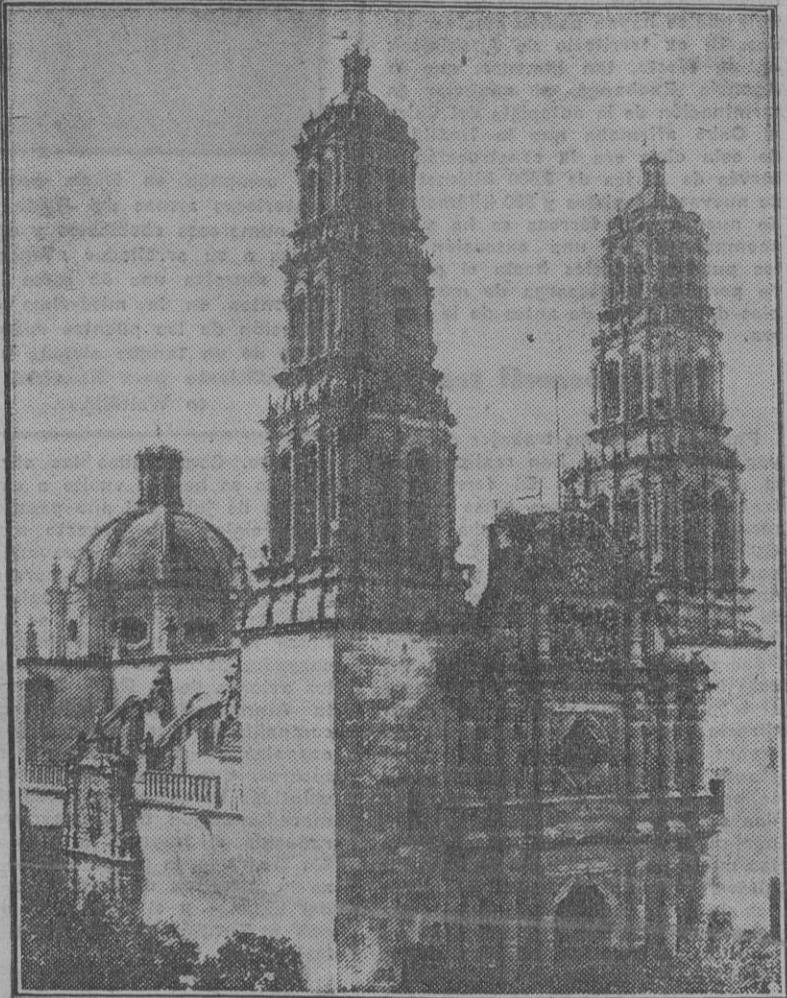
El lector más de una vez se ha preguntado qué es el sinarquismo, qué propugna, y la interrogación ha quedado sin respuesta. Con la mira en el natural interés humano y periodístico, sin comentar para nada la política interior del país ni referirnos lo más mínimo al Gobierno

jico el pueblo es católico por inerxia, por tradición o por cultura", ha escrito el jefe del sinarquismo, Manuel Torres Bueno. "Hay en nuestra lucha lo paradójico del Evangelio; transformamos la política sin participar en las elecciones; defendemos la vida humana exponiendo la nuestra; queremos la riqueza de Méjico, despreciando los bienes naturales; destruimos al enemigo amándolo." Esto no lo había hecho nadie en Méjico, es algo exclusivo del sinarquismo. "Trabaja, trabaja con

contrapuesto públicamente en escritos el comunismo con el sinarquismo: "Leo en una proclama de la Unión Nacional Sinarquista: "Trabaja, trabaja con ahínco y exige la justa retribución de tu trabajo, que el trabajo es fuente de bienestar para los hombres; de grandeza para los pueblos." Mientras que declara la C. G. T. (que, por cierto, es de las uniones obreras menos crueles): "II.—La jornada de seis horas con pago de ocho." Es decir, que mientras los sinarquistas propagan el trabajo como cosa noble y predicán trabajar, los anarcocomunistas proclaman el pago, el dinero como noble, y predicán trabajar menos de lo que se gana.

Así, no es extraño el hecho de choques violentos y cruentos entre los dos grupos de organizaciones, de los que con cierta frecuencia habla la Prensa. Respecto a esto, el jefe nacional de la Unión Sinarquista ha dicho: "El terror en otras ocasiones habría sido un buen instrumento para dominar al pueblo. Abundantes derramamientos de sangre, asesinatos colectivos, cárceles, azotes y humillaciones bastaban en otros tiempos para enseñar al pueblo a callar y a obedecer. Ahora, la táctica ha fracasado; cinco años de persecución han forjado medio millón de luchadores. La sangre de nuestros soldados caídos nos une, y las cárceles y los azotes nos tonifican."

"Somos un pueblo perseguido. No tenemos derechos. Las leyes tienen aplicación especial para nosotros. Somos un grupo de excepción débil y pequeño frente a todos los poderosos. Se nos privó del derecho de poseer armas aun para la defensa de nuestras propias casas. Los verdugos penetran en las casas y todo lo trastornan buscando una pistola vieja. La santidad del hogar se convierte en tragedia cuando los hombres de armas van en busca del hombre de la casa. Pero el pueblo ya no les teme. Yo he visto a los sinarquistas pasar indiferentes frente a las bocas de las ametralladoras. Antes se tenía aversión por los uniformes, ahora también hay esbirros sin uniforme. Nos estamos enseñando a querer a nuestros opresores, también son hermanos nuestros. Ellos fueron las primeras vic-



La Catedral de Chihuahua

de Méjico, traslademos al papel qué es el sinarquismo.

En la parte más destacada de su órgano periodístico, "El Sinarquista", en los mismos cajetines próximos a la cabeza del periódico repite todas las semanas, en tipo bien visible y destacado, su definición: "El sinarquismo no es un partido electoral; no es un movimiento faccioso; es una unión nacional jerarquizada y disciplinada; es un impulso juvenil, alegre y optimista, severo y generoso, que combate contra todo lo caduco, todo lo podrido y todo lo malo de Méjico." "El sinarquismo no es una organización dirigida a arrebatar el poder político sin otro fin que el de quitarte tú para ponerme yo. Es una organización que lucha por restaurar el orden social de Méjico, destruido por el liberalismo, la seudodemocracia y la anarquía."

Por vez primera se habló de sinarquismo en Méjico hace veintiocho años. Se opuso "sinarquía" a "anarquía", es decir, con cabeza, con orden. Fué el primero que habló de sinarquía un ingeniero del Ministerio de Comunicaciones, colaborador del Jefe del Estado, don Venustiano Carranza, llamado don Tomás Rosales. El ingeniero Rosales presentó sus primeras ideas sobre el sinarquismo en el seno de la Sociedad Mejicana de Geografía y Estadística, al ser recibido como socio, el 25 de junio de 1914. Posteriormente constituyó una organización llamada Liga Sinarquista, cuyo objeto declarado era "impulsar eficazmente el progreso nacional, por medio de la ilustración y moralización del pueblo, sobre la base de una armónica colaboración de todas las energías directores y mantenedoras de la vida social".

Posteriormente, en 1915 publicó un folleto en el que exponía sus ideas, que, por lo demás, se han modificado en el actual programa sinarquista de una manera esencial en el curso de veintisiete años.

Algunos de los puntos esenciales de su programa dicen: "Religión, Unión, Independencia. Méjico nació para ser grande por católico, por unido, por libre." "Religión católica, unidad, independencia. Si Méjico no es leal a sus principios, Méjico es traidor a su bandera." "En Mé-

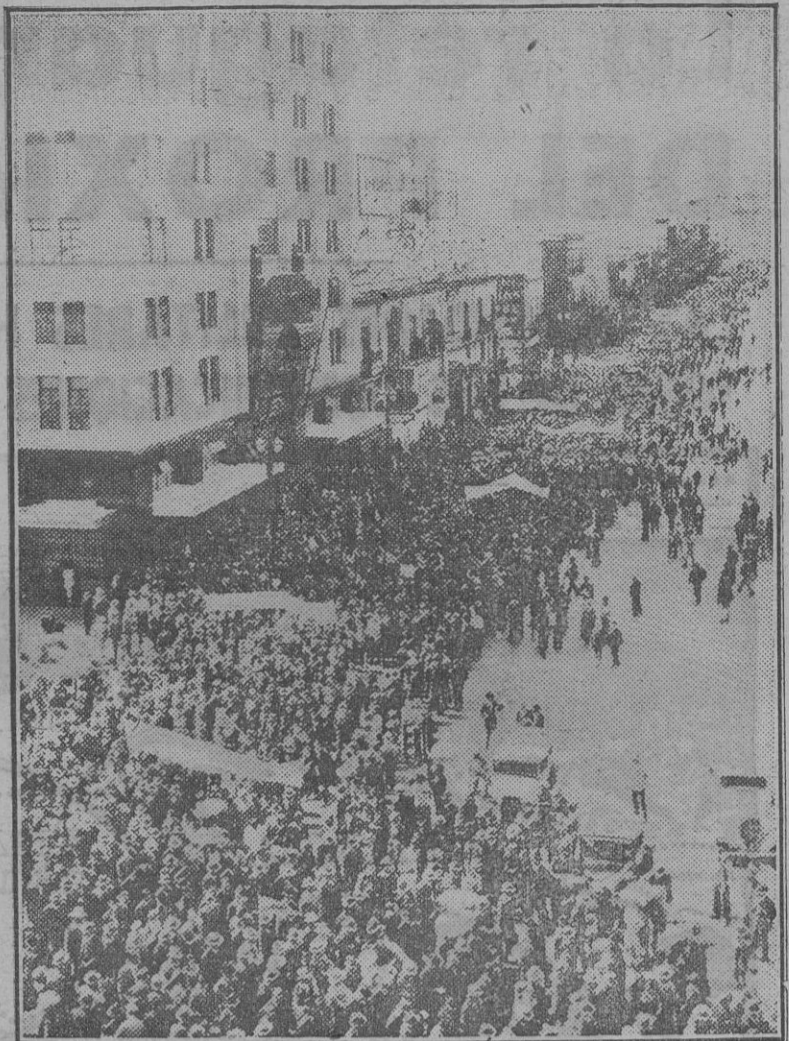
ahínco y exige la justa retribución de tu trabajo, que el trabajo es fuente de bienestar para los hombres; de grandeza para los pueblos." "Odia la vida fácil y cómoda. No tenemos derecho a ella mientras Méjico sea desgraciado; ama las incomodidades, el peligro y la muerte."

### Todos proletarios; todos propietarios.

"Afirmamos el derecho de propiedad privada y exigimos la creación de condiciones sociales que hagan posible a todos los que trabajan el fácil ascenso a la misma." Frente al grito comunista: "¡Todos proletarios!", tenemos el nuestro: "¡Todos propietarios!" Tales son algunos puntos del ideario y del programa sinarquista. Y en una polémica contra "El Universal", el órgano del movimiento sinarquista escribe: "En cuanto a que somos antiliberales, tiene razón el diario. En este año 42 del siglo XX, el Mundo entero es antiliberal, pues unánimemente se reconoce que el "orden" creado por el liberalismo es injusto y que debe desaparecer. ¿Quiénes, pues, en estas horas trágicas del Mundo—epilogo sangriento de una era que se liquida—son liberales?"

Combaten al sinarquismo especialmente el comunismo y la C. G. T., y éste a su vez lucha contra ellos. La Unión Nacional Sinarquista se describe a sí misma como un "movimiento cívico valiente y respetuoso", mientras que califica a sus enemigos de "chusma agresiva y criminal: la rojería". En la polémica de "El Sinarquista" con "El Universal", dice el primero: "Yerra "El Universal" al asimilarnos con los comunistas. Entre ellos y nosotros existe el abismo que separa a un cristiano de un marxista." Y en otra polémica con un líder marxista, el órgano del movimiento dice con finísima ironía: "No podemos admitir el que se nos llame "los más agudos, los más belicosos, los más modernizados". Nuestra modestia no lo permite. Por favor, camarada, sea usted más discreto en elogiarnos."

El general Rubén García, simpaticante con el movimiento sinarquista, hombre culto, presidente de varias Comisiones en Europa y América y antiguo director de la Escuela Vocacional Militar de Méjico, ha



Una manifestación sinarquista recorre las calles de Méjico

timas; les robaron el alma y ya no nos conocen."

Por otra parte, en editorial han declarado: "Los sinarquistas nos hacemos responsables absolutos de todos nuestros actos, y no admitimos que se atribuya al Clero la responsabilidad de una conducta exclusivamente provocada por nuestras convicciones más íntimas. Los sinarquistas estamos resueltos a evitar que una vez más en la historia de Méjico se dé a una lucha de carácter esencialmente político un carácter de lucha religiosa."

Y simultáneamente a este espíritu combativo y militante existe en ellos un espíritu del Cristianismo de los siglos próximos a Jesús: Desde Baja California, escribe a su periódico (19 de marzo de 1942) una colonia agrícola del sinarquismo: "Estamos transformando el camino a La Paz. Llevamos 500 metros cubiertos de grava. Vivimos en santa paz. Los trabajos se ejecutan en medio de canciones e himnos a Dios. Una hermandad jubilosa y trabajadora: esa es la colonia sinarquista de María Auxiliadora."

## Las islas Salomón fueron descubiertas por los españoles

(Viene de la página anterior.)

En vista de ello, el Rey de España le recibió cordialmente a su regreso de Roma y le envió al Perú, donde había de partir. El viaje a América debía realizarse por sus propios medios; pero el tesón de Quirós triunfó de este nuevo obstáculo, y el 21 de diciembre de 1605—después de innumerables súplicas y trabajos—logró salir, al mando de tres barcos, con rumbo Oeste. Navegó días y semanas, pretendiendo llegar a la Isla Santa Cruz, donde había muerto Mendana, pero no logró hallarla. Cambió de rumbo, dirigiéndose al Sur, y el primero de mayo de 1606 tocó tierra en una isla desconocida, a quien puso el nombre de Australia del Espíritu Santo, estableciendo en una hermosa bahía una colonia española, que tomó el nombre de Nueva Jerusalén.

Allí enfermó Quirós; pero no por ello desistió de su empresa. El 9 de junio reanudó la marcha, navegando a lo largo de la costa. Una tempestad des hizo toda la escuadra y sólo el buque que mandaba Torres logró volver a la bahía. El buque en que navegaba Quirós fué arrastrado hacia el Norte y logró llegar a Méjico en 1606. Quirós regresó a Madrid al año siguiente, pretendiendo de nuevo realizar otro viaje, y fué enviado al Perú, muriendo en el camino en Panamá en el año 1615.

### Se alcanza por primera vez la costa sur-oriental de Nueva Guinea

Torres, entre tanto, comprobó que no se encontraba en Australia, sino en una isla. Navegó después hacia el Sur y hacia el Noroeste, arribando por fin a la costa suroccidental de Nueva Guinea. Bordoó la costa sur de esta isla, cosa no realizada hasta entonces, y encontró innumerables rocas, escollos, islas y bancos de arena. Navegando durante dos meses a través de este laberinto, llegó finalmente a una gran isla, atravesó un estrecho canal con fuerte corriente y volvió a salir al mar libre. Había atravesado el pequeño estrecho que separa Nueva Guinea de Australia y que posteriormente recibió su nombre.

Doscientos catorce años después de su descubrimiento por Mendana, alemanes e ingleses llegaron a las islas Salomón, repartiéndose su posesión y colonizándolas.

Durante la Gran Guerra de 1914 vuelve a citarse este lugar como teatro de operaciones, y al terminarse, la parte de las islas que correspondía a Alemania pasó a ser mandado australiano.

Esta es la historia de las islas Salomón desde su descubrimiento por marinos españoles hasta la actualidad, en que el Japón, instalado en ellas, las utilizará como trampolín y base de partida en la conquista de Australia.

## AL SUROESTE DE STALINGRADO



Ha sido dada la orden de avance y los tanques germanos efectúan los últimos preparativos. El agua es uno de los más indispensables elementos, pues servirá para el refrigerado del motor y de las armas y para refrescar las gargantas, reseca por el calor del combate.

(F. Iberia.)



# La retaguardia británica DEL PROXIMO ORIENTE

## LAS NECESIDADES MILITARES HAN IMPUESTO LA REORGANIZACION TOTAL DE LAS COMUNICACIONES Y DEL ALTO MANDO DE ESTE SECTOR



LOS acontecimientos militares que se desarrollan en el Cáucaso y en Egipto continúan manteniendo atenta la preocupación del público y de los círculos interesados a la región del Globo conocida bajo la denominación de Próximo Oriente. Desde los tiempos más remotos, esta región ha intervenido en el acontecer universal de una manera decisiva, habiéndose constituido en su extensión grandes imperios. Ahora, precisamente, es la reorganización del Alto Mando inglés del Oriente Medio y la constitución de un Alto Mando autónomo para el Irán y el Irak, a las órdenes del general Henry Maitland Wilson, al que sus tropas le dan

SIR Alexander Monckton definió como parroquia de Auchinleck los territorios del Irán y del Irak, que después de las breves luchas de 1941 fueron incorporados al Mando británico del Oriente Medio, cuya extensión territorial es mayor que la de toda Europa. Sus límites llegan por el Suroeste hasta el Africa Occidental francesa, y por el Noroeste, hasta el Turkmenistán soviético. Es una zona desértica e inculta, y, sin embargo, los ingleses le atribuyen una importancia estratégica enorme en la defensa del Canal de Suez, en caso de una amenaza por el Oeste o el Este y la defensa de los yacimientos petrolíferos del Irak de un ataque por el Norte o Suroeste.

Desde hace un año, los ingleses se han apresurado en convertir este inmenso yermo, que gravita sobre el valle del Nilo, en un inmenso depósito de materiales y de hombres, construyendo al mismo tiempo carreteras, ferrocarriles y aeródromos.

### Los tres ejércitos

Hasta la caída de Tobruk Auchinleck disponía de tres ejércitos: el VIII, mandado por el joven general Ritchie, el cual creía que podía mantenerse a la defensiva con fuerzas inferiores a las que ocasionaron el desastre de la primavera de 1941; el IX, mandado por el general Henry Maitland Wilson y situado en Palestina y en Siria, con la misión concreta de defender a ambos países del peligro de los desembarcos y de la eventualidad de una ocupación del Cáucaso por los alemanes, y el X, que tenía su asiento en Irán e Irak, y que estaba en su mayor parte formado con regimientos hindúes, al mando del general Quinan, se consideró desde un principio como reserva del IX. El general Quinan intervino también en la reorganización del nuevo ejército iraní, que esta vez había dejado de servir a los intereses de su patria para servir a los más perentorios del Imperio británico, el cual lo dedicaba a sofocar las rebeliones interiores contra el actual estado de la política persa, dirigida por los Soviets.

El mando de estos ejércitos ha su-

frido en el transcurso de su creación las más variadas modificaciones. En un principio se consideró que generales viejos y experimentados serían los más útiles para la dirección de la defensa de esta importantísima zona; más tarde fué la juventud y las cualidades que ésta lleva anejas las que rigieron en el nombramiento, por ejemplo, del general Ritchie, y, por último, los últimos cambios introducidos hacen suponer que se ha vuelto otra vez a la experiencia y a los años de servicio. Así el general Montgomery ha substituido a Ritchie, Alexander Auchinleck y Quinan han pasado a la reserva.

### Los efectivos

A cuánto ascienden los efectivos de estas fuerzas sólo se puede confiar al terreno de los cálculos, ya que se carece de datos concretos. Algunos técnicos los han calculado en 700.000 hombres o quizá más, pero si esto fuera exacto, sería preciso deducir, después que en los últimos combates de Egipto y Cirenaica se ha podido comprobar los efectivos del VIII ejército, que el grueso de las fuerzas se habían situado en Irán e Irak, Palestina y Siria, donde, por lo visto, los ingleses suponían un peligro mayor que en Egipto, donde el general Rommel era una amenaza constante. Esto no es verosímil, ya que los contingentes británicos en el Irán han ocasionado el predominio soviético, por lo menos hasta el Gabinete de Ajmed Kawamis. También es conocido que las tropas inglesas de este sector están compuestas con los elementos más heterogéneos: ingleses, hindúes, surafricanos, neozelandeses, maoríes, sudaneses, chipriotas, griegos, polacos, franceses, senegaleses, anamitas, sirios, checos. Los libaneses o árabes cristianos prefieren permanecer pobres en su tierra a cobrar la paga triple de oficial degaullista y batirse por el Imperio británico. La escasez de oficiales en el campo degaullista constituye una de sus peores plagas. Los polacos apenas si rinden algo, pues en el estado en que llegan de los campos de concentración soviéticos necesitan más del hospital que de los cuarteles. Los checos están representados por

un solo regimiento, compuesto en su mayoría por ex oficiales del Ejército checoslovaco.

Se dice que cuando Quinan supo la derrota de Tobruk y Marsa Matruk, suspendió todos los suministros a la Rusia soviética y los dirigió al mar Rojo y al Mediterráneo, y Auchinleck suspendió el tráfico de viajeros y llevó a las tropas de Palestina, de Siria y del Irak utilizando

todos los medios de transporte a su alcance. Todos estos envíos hubieron de realizarse por tierra, ya que la vía marítima estaba continuamente amenazada por los submarinos del Eje.

La instalación de puertos no preparados para el tráfico y la mejora de las redes de comunicaciones ha planteado a los técnicos ingleses y norteamericanos problemas que es difícil que se hayan podido resolver todos. El ex territorio de Auchinleck es, en efecto, tan inmenso, que la Agencia Exchange, al anunciar la terminación de la autopista del Cairo al Cabo afirmaba que la finalidad de esta obra era la construcción a través de Africa de 5.600 kilómetros de nuevas autopistas y 880 kilómetros de nuevas vías férreas se ha visto acompañada de una extensión de los puertos egipcios hasta el punto de permitir la descarga de mercancías dobles a las de antes de la guerra.

### El ferrocarril transiranio.

Parece ser que los trabajos de mayor importancia se han realizado en el Irán y el Irak. El ferrocarril transiranio, hasta hace cinco o seis meses atrás se desembarcaba en el Golfo Pérsico, en Bender Shanpur, por lo tanto las mercancías descargadas en Jorramshah, también el Golfo Pérsico, debían de remontar en barcas el río Karun; en la actualidad el recorrido Jorramshah-Ajwaz está terminado y los materiales para el Irán Septentrional se desembarcan directamente de los barcos en los trenes (los automóviles y los aeroplanos, después de ser montados en talleres cercanos al puerto, emprenden su ruta hacia Rusia, conducidos por pilotos y choferes rusos). Para las nuevas exigencias del tráfico, Inglaterra ha enviado varias locomotoras de la red meridional, entre ellas cuatro de gasolina, que prestaban su servicio en expresos internacionales. Las locomotoras son de 150 toneladas y están fabricadas por la Stephenson y Hawthorn Ltd., llegadas recientemente al Irak para hacer el servicio entre Bagdad-Tel Cohek (frontera siria), que sería el trayecto iraní del ferrocarril del Tauro-Estambul-Pachá - Angora - Aleppo-Mossul-Bagdad. Pero para las exigencias militares británicas este ferrocarril sólo tiene valor en el sentido Norte-Sur, y como en el sentido Este-Oeste no hay ferrocarril, se ha arreglado la antigua autopista Bagdad-Damasco, de 920 kilómetros de longitud, que atraviesa el desierto. Los ingleses han construido el trozo correspondiente a Siria y el Gobierno del Irak

### LOS OBSTACULOS DE LA GUERRA



La campaña en Rusia para las victoriosas armas del Reich, opone numerosos obstáculos y dificultades a su arrollador avance. La foto muestra uno de estos impedimentos en la misérrima construcción de los puentes rusos. El peso de un tanque alemán ha sido suficiente para hundirlo. (Foto Weltbild.)

el resto. Comenzadas las obras en 1933 no se habían vuelto a empezar el mes de julio del año pasado. Durante siglos este trayecto se realizaba solamente por caravanas que se veían sometidas a los horrores de la sed, del hambre y del calor; después de la Gran Guerra se aventuraron los primeros automóviles encargados de colocar las señales para los aviones de la R. A. F. en la ruta Ammam-Ranadi. Más tarde la compañía de autobuses de lujo Nairn organizó un servicio regular de autocares, que hacía el recorrido en veintidós horas; en la actualidad, la macadanización de la carretera ha reducido el trayecto a doce horas. En Damasco, la nueva arteria alcanza la carretera de Beyrut (a través del Líbano) y el ferrocarril de Trípoli y Turquía por el Norte y Palestina por el Sur.

Entre Trípoli de Siria y Hafa existía un ferrocarril de vía estrecha (véase el suplemento de PUEBLO, número 10) de 150 kilómetros. En un año de intensos trabajos este trayecto ha sido convertido al ancho normal por los ingenieros de ferrocarriles de Africa del Sur y construido con mano de obra siria y surafricana, y habiendo trabajado también una brigada de obreros especializados de las minas de oro del Transvaal. Se ha establecido así un ferrocarril directo Cairo-Turquía, el cual, por lo Sur, llegaba hasta Libia, ya que los ingenieros ferroviarios neozelandeses habían prolongado el ferrocarril de Marsa-Matruk hasta Sollum.

### GUERRA EN EL OTRO MUNDO, por Bellón



—¡Mi capitán! Y ahora, ¿hacia dónde nos dirigimos?