

PUEBLO

NUM. 8. MADRID, 22 AGOSTO 1942

Suplemento semanal

LA BATALLA FINAL EN EL ATLANTICO

Los submarinos del Eje atacan las rutas anglosajonas de tráfico

El asegurar el abastecimiento de la población, de la industria y del Ejército de un país con las materias necesarias para la guerra es, ante todo, un problema de transporte. Es cierto que en la Tierra existe la suficiente cantidad de materias primas; pero no hay ningún país que disponga de todas las que le son necesarias en el sitio donde las necesite. Para cubrir las necesidades de los contingentes de hombres que combaten generalmente hay que trasladarlo todo a través de grandes distancias hacia los frentes terrestres de guerra.

Inglaterra es el país que más depende del transporte, y de las potencias aliadas la que más en peligro está en este sentido.

Inglaterra está en condiciones de aminorar sus importaciones, que ascienden a unos 70 millones de toneladas en tiempo de paz, y a unos 50 millones en los de guerra; pero el descenso por bajo de este límite tiene que producir forzosamente dificultades de alimentación y se tiene que resentir la economía de guerra. Inglaterra sólo podrá sobrellevar la guerra si logra transportar continuamente y en cantidad suficiente a través del Océano los auxilios que

para la continuación de la guerra, y tienen mayor interés que los verdaderos frentes enemigos. Aunque la batalla final contra Inglaterra habrá de darse en el Atlántico, la decisión habrá recaído antes en los diversos frentes organizados por los aliados contra las potencias del Eje.

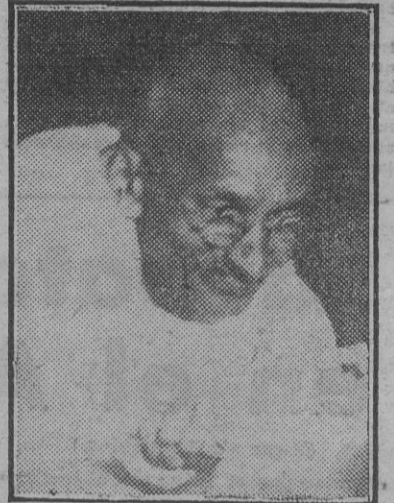
El frente ruso

El aliado soviético, después de haber perdido una gran parte de su industria bélica, no podrá resistir ya por mucho tiempo la guerra sin que los angloamericanos lo sostengan con materias primas, material de guerra y, ante todo, máquinas-herramientas. Pero estas mercancías tienen que trasladarse por vía marítima a Murmansk o Arcangelsk, ya que el mar Báltico, el del Norte y el Mediterráneo han sido eliminados como rutas de abastecimiento e interrumpida la ruta naval del Norte hacia la U. R. S. S.; tendrá el enemigo necesidad de desplazarse hacia el Sur, utilizando Basora co-

puesto que la totalidad del Atlántico Norte, situado entre los Estados Unidos e Inglaterra, se ha convertido desde entonces en un gran espacio de operaciones uniformes. La situación de los transportes no ha mejorado para nada en favor de Inglaterra por la entrada en guerra de los Estados Unidos. Mientras este país fué neutral puso su total navegación al servicio directo de Gran Bretaña, haciéndose cargo de las líneas inglesas, primero en aguas no europeas, y más luego también en las de Europa. En realidad lo conseguido ha sido para los ingle-

para la red interior de transportes. El tráfico costero tiene además el continuo peligro de los campos de minas y de las incursiones aéreas. Esto mismo sucede en la costa oriental americana. La actuación de los submarinos alemanes perjudica en primer lugar el tráfico costero americano. Las consecuencias de las sensibles pérdidas sufridas por los americanos sólo las pueden compensar en muy pequeña medida por el desplazamiento del tráfico hacia el interior, puesto que mediante el ferrocarril, la carretera y el Canal el volumen que se puede absorber no

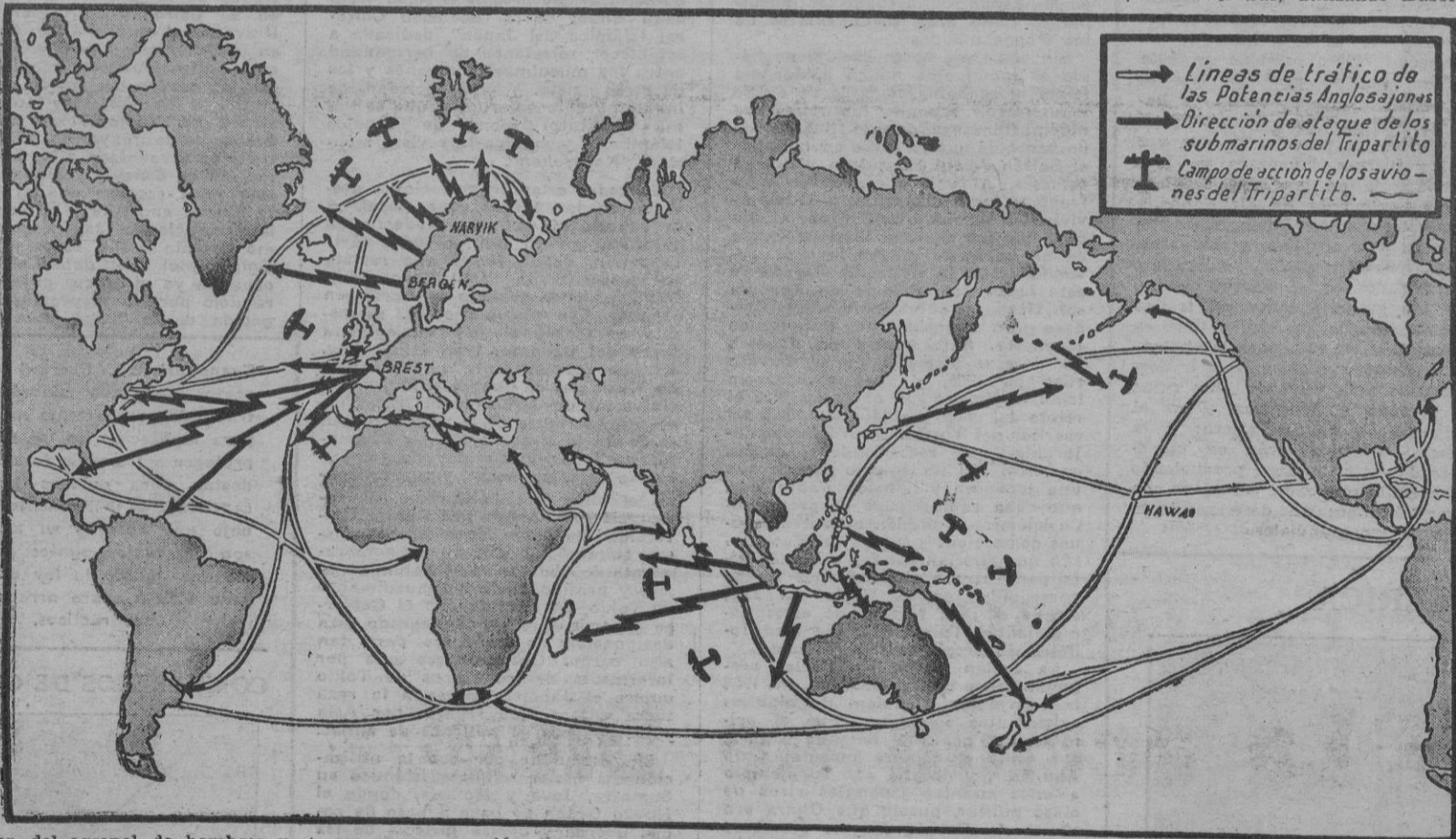
MAHATMA GANDHI



Poco y mal orientado es lo que se conoce hoy en el mundo occidental de la personalidad de Gandhi. Su inquebrantable al par que pacífica actitud antibrutal lo colocaron en las primeras planas de los diarios hace algún tiempo y las plumas veloces de no menos veloces imaginaciones escribieron lindas sandeces sobre el original personaje indio, girando alrededor de una sola cosa tenida como auténtica: su repulsión a la violencia. Para hacerse una cabal idea de su personalidad, habríamos de apartarnos decididamente de aquellas informaciones ilustradas que lo representan como un aprovechado alumno de Universidades occidentales que usaba cuellos almidonados y chaquetas de paño oscuro. A Gandhi hay que buscarlo debajo de su inseparable sábana que lo envuelve, tras de su sonrisa—seguro primer premio de un concurso de pacifismo—y entre los claros lentes que desde su nariz enfocan con dulce beatitud las multitudes de sus correligionarios. Una cosa puede afirmarse después de haberle hallado en su natural ambiente: su integridad ante el mal; su gran aptitud para el bien.

Pamfil Seicaru, ilustre periodista rumano, lo estudia a través de las reediciones de "La Joven India" y hasta lo encuentra incondicional de Tolstoi en lo que a moral se refiere. Ciertamente que Tolstoi escribiera un día a su lejano y voluntario alumno hindú: "He recibido su interesante carta. Ayude Dios a vuestros queridos amigos de Transvaal. El mismo esfuerzo de delicadeza y dulzura contra la violencia y el orgullo arraigan en vosotros, más acentuados." Y se despide con cariñosas frases de amistad. Esta doctrina del pacifismo contra la opresión manifestada por las multitudes que tanto alienta en el famoso libro de Tolstoi—"La salvación está en vosotros"—púsole en práctica Gandhi por primera vez en África del Sur con éxito. Lograda esta experiencia, el mahatma concentra su repulsión contra la violencia y encuadra su primigenio sistema en un pensamiento ordenado y coordinado con su política. Más adelante habrá de decir casi doctrinariamente: "La ciencia nos enseña que la palanca no puede mover un cuerpo más que si se apoya en un punto situado fuera de ese cuerpo que se trata de levantar. Del mismo modo, para superar y vencer el mal, hay que mantenerse fuera de él; hay que situarse en el terreno del bien. Los métodos empleados por la violencia no sólo han fallado ante las consecuencias, sino que han producido frecuentemente efectos contrarios." "Ningún imperio embriagado por el vino rojo del poder ha de durar demasiado. El Imperio británico, que está fundado en la explotación sistemática de los pueblos débiles y en una demostración continua de su fuerza brutal no puede durar porque un Dios justo es el Señor del Universo."

Aquí se nos revela Gandhi como pensador y político. Su gran prevención por todo lo occidental le hace detestar profundamente la violencia, que supone envuelta en cierto recodo del progreso, ante la que se declara su irreconciliable adversario. De Occidente teme ver llegar la absurda concepción materialista del estado ateo que tanto aborrece. Firme en esta idea, se excede al occidentalizar el Estado soviético, calamidad política que juzga consecuencia de un estado de atrofia sentimental de la humanidad. En el bolchevismo no ve más que una conclusión fatal de una civilización materialista. "Profetizo—dice con fina intuición de su condición de hombre oriental—que si nosotros no obedecemos las leyes de la victoria final del espíritu sobre la materia, de la verdad y el amor sobre la fuerza bruta, dominará a la India, una vez



le vienen del arsenal de hombres y armas de América.

Mantener el abastecimiento de la Gran Bretaña a través del mar es la condición "sine qua non" para la vida y para la resistencia militar inglesa. A suprimirlo han tendido directamente las medidas militares alemanas. Consecuencias: el caudal regular de mercancías que aflúa antes se ha convertido en llegadas intermitentes. Los viajes rápidos de barcos sueltos ceden el sitio a la lenta navegación en convoyes militares. En lugar de la navegación por el mar libre hay que dar ahora grandes rodeos para navegar por zonas menos peligrosas.

La situación creada por la entrada de los Estados Unidos en la guerra

La beligerancia de los Estados Unidos ha creado desde el punto de vista del transporte estados de cosas que sólo pueden considerarse como un aspecto parcial de la situación del enemigo y no como un problema de tráfico independiente, sobre todo

es una agravación del problema en el sentido de que con ello han aumentado notablemente las necesidades militares propias de los Estados Unidos y que la navegación americana—mal preparada para la guerra—, hasta entonces libre de los ataques alemanes, está ahora sometida a los efectos de la acción guerrera de las potencias del Eje.

El fin que se propone Alemania, desde el punto de vista estratégico naval, consiste en seguir aumentando estas dificultades de transporte provocadas por la guerra e irias aumentando progresivamente hasta el límite de lo insostenible por el enemigo. Característica de este proceso de "estrangulamiento" es la anulación de las rutas de abastecimiento inglesas a través de los mares del Norte, Báltico y Mediterráneo y por las cifras de tonelaje mercante enemigo hundido por las fuerzas navales alemanas en el Atlántico.

En las aguas costeras de las Islas Británicas el problema ha adquirido proporciones alarmantes: los barcos ya no pueden entrar a voluntad en los puertos ingleses, lo cual tiene como consecuencia forzosamente un aumento en las cargas y descargas y operaciones anejas y un fuerte recargo

está en proporción con la capacidad de transporte del tráfico naval.

La decisión final tendrá lugar en el Atlántico

El tráfico libre por el Atlántico—a pesar de todo—sigue siendo la arteria del Imperio, y su corte tendría para Inglaterra un efecto mortal. Aquí es donde los ingleses emplean el grueso de sus fuerzas navales; hasta los barcos mercantes van equipados como si fuesen buques de guerra, perfectamente armados y equipados con toda clase de armas defensivas imaginables, navegando en convoyes y ayudados por la protección lejana de las unidades pesadas. Aquí emplea Alemania todos los medios de lucha navales con el fin de poder atacar y destruir a los mercantes mismos después de combatir o evitar las fuerzas de protección, acción que se recrudecerá y continuará hasta que el Eje haya ganado la durísima batalla. El Atlántico Norte y los sectores ante las costas inglesas y americanas son para los anglosajones espacios marítimos de gran importancia, cuya libertad es condición indispensable

mo puerto de destino. Esta ruta es considerablemente más desventajosa por ser mucho más larga, estando expuestos los barcos a los ataques germanos en el Atlántico y a los japoneses en el Indico, y además por el hecho de que tienen que llegar a través del Irán, vía terrestre larga y difícil.

El problema de transportes más difícil para los anglosajones es el de pasar los abastecimientos por África hacia el Oriente Medio (véase PUEBLO, Suplemento número 7), y hacia el frente de China. Tampoco este frente se puede mantener a la larga sin que se le abastezca de modo continuo y regular con material de guerra. Esto se puede hacer por vía marítima por los puertos de la China o Siberia y por los de Indochina. Todas las comunicaciones ultramarinas a estos puertos, así como las comunicaciones terrestres a los mismos, están controladas por los japoneses. Además los abastecimientos que pudieran llegar a la U. R. S. S., ya procedan del interior del país o vía naval o aérea por Arcangelsk o de dirección oc-

(Continúa en 2.ª página.)

santa, el frío bolchevismo." Este es el verbo de Gandhi, y fiel a éste permanece su actitud. Su espíritu, tan sensible a los padecimientos de sus compatriotas, se yergue irreductible ante los compromisos y claudicaciones políticas a través del moderno tiempo político de la India. Ningún odio turba la serenidad en que está sumida su alma. "Perdonar es más viril que castigar." "La ley de la no violencia es la ley de la especie humana. La violencia es la ley de los animales." En esta frase se rebela su apacible espíritu soñador de la paz universal, a la que pretende puedan llegar los hombres mediante "la resistencia pasiva" contra todo intento de opresión. Su actitud antibritánica, recrudescida en estos días con motivo de los acuerdos tomados por el Comité ejecutivo del Congreso Panindio, no es hasta cierto punto la de un veterano rebelde, sobrepasa un tanto el ámbito de una política nacional, tal vez aspire a ser representante de un Estado humano espiritual contra la agresión ciega del poder, basado en la violencia.

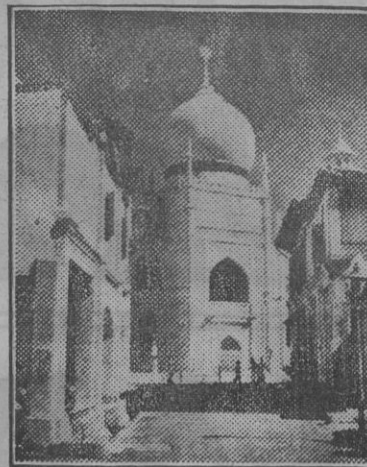
Así es Gandhi y así se revela a través de sus escritos y discursos, que rubrica con su proceder intachable. Ante las circunstancias que atraviesa su país, podrá el mahatma llevar a la convicción británica su sistema tan sólo con la resistencia pasiva?

El Japón y los musulmanes DEL ASIA ORIENTAL

Uno de los factores políticos internacionales a los que el Japón presta más interés es el de la relación con los pueblos, naciones, minorías y núcleos variados de gentes que practican la religión musulmana, formando una masa de más de 300 millones de personas. Los musulmanes (llamados también islámicos o mahometanos) son la fuerza política más resistente, y la amistad con ellos puede proporcionar excepcionales ventajas a las potencias que la puedan asegurar. El Japón cree que por razones geopolíticas es él quien puede recoger los principales beneficios de la cooperación con el Islam. Esta afirmación puede parecer extraña al que, recordando que fué Mahoma quien creó esta religión en la ciudad de La Meca, tenga de ella una idea exclusivamente

árabe. Sin embargo, los árabes que la fundaron son hoy una pequeña minoría en la masa de sus adeptos, y hoy los grupos más numerosos de musulmanes se encuentran en zonas próximas a la influencia japonesa o su posible acción. Por ejemplo: los 89.017.000 musulmanes de la India, los 84 millones de Indonesia, los de China, que algunos cálculos hacen subir hasta 48.105.000; los 443.000 de Filipinas, los 173.000 de Manchukuo, etc.

fondos de sus miembros, sobre terrenos regalados por el Gobierno japonés. A esta inauguración asistieron oficialmente el príncipe heredero del Yemen, Emil Seiful Islam, y el político de Arabia Fuad Bey Hamza, en representación del Rey Abd-el-Aziz Ibn Seud. Hay otras mezquitas en Kobe y Yoyohama, pero dependen todas de la Comunidad central de Tokio. Esta Comunidad tiene escuelas propias de niños y de



Una mezquita de una ciudad malaya.

La batalla final en el Atlántico

(Viene de 1.ª página.)

Elidental por el Irán, están cortados por el Tratado de neutralidad soviético-japonesa. También aquí han intentado las potencias aliadas encontrar en la carretera de Birmania una ruta sustitutiva, pero su eficacia es escasa por el bloqueo cada vez más intenso de las costas por el Japón.

El frente australiano

Desde el frente australiano los angloamericanos quieren llevar el ataque, junto con sus pueblos auxiliares, contra el Japón. Si tenemos en cuenta que Inglaterra lucha frente a Alemania en su calidad de potencia insular con frente contra el Continente, pero que en el Asia Oriental, y partiendo del Continente australiano, tiene que combatir con la potencia naval japonesa, la situación es análoga a la del campo de batalla europeo.

La organización de un frente contra el Japón desde Australia y Nueva Zelanda es un buen deseo anglosajón que nunca pasará de ser una ilusión. Las potencias enemigas se entregan a las mismas especulaciones equivocadas si creen que pueden privar al Japón de las necesarias reservas de materias primas, desgastarle en el gran espacio chino y atacarle luego en el mismo después de una suficiente preparación previa mediante ataques por vía aérea.

Un papel especial lo desempeña en este orden de cosas el envolvimiento del Japón desde el Norte—de nuevo una cosa extraña paralela a las intenciones inglesas de invasión de Noruega—. El dominio del Pacífico Norte, sobre todo de las dificultades

de transporte en el sentido de atravesar el espacio naval y aéreo entre Alaska y Siberia para el abastecimiento de la parte Este-asiática de la U. R. S. S., pasan a un plano muy secundario ante la importancia que tan exageradamente se daba al pasillo de los Estados Unidos por el Canadá a Alaska. Se ha hecho resaltar la importancia de esta ruta terrestre por motivos propagandísticos. Pues es demasiado claro que con ello no se ha logrado ningún sustituto para la ruta marítima, sobre todo puesto que el empleo de esta unión terrestre sólo era posible en ciertas épocas del año. En realidad lo que se quiere lograr mediante la explicación estratégica de esta ruta, que se proyectó con la idea de llevar arrastrados hacia el Japón, se tienen que retirar a la defensiva los americanos una vez que las fuerzas japonesas ya han desembarcado en las islas occidentales del grupo de las Aleutianas.

Las potencias del Pacto tripartito, que cada vez amplían y aseguran más sus espacios vitales, actúan hoy ofensivamente en el ataque contra todas las grandes rutas del tráfico mundial. Aunque su empleo libre es una cuestión de vida para las potencias anglosajonas, tienen que ir desplazándose cada vez más sobre rutas más lejanas e inseguras. Pero al igual que no pueden alterar a la Historia, tampoco están en condiciones de evitar que siga produciendo el desarrollo que cada vez se ve con mayor claridad: su desplazamiento de los mares mundiales.



A muchos de ellos quisiera el Japón utilizar y con otros quiere entablar alianzas. Ya en la China del Norte y en Mindanao han actuado los musulmanes como preciosos auxiliares de las tropas niponas.

Sin embargo, hasta el 1890 no había el Japón oído nunca hablar del Islam ni se había ocupado de él. Se inauguraron ese año las relaciones nipomusulmanas con la llegada de un barco de guerra turco enviado por el Sultán Abdul Hamid en visita de cortesía. Al volver ese barco naufragó en una tempestad, y 50 supervivientes fueron salvados por el Japón, que los envió a Constantinopla en un barco de guerra japonés, devolviendo así la visita. La llegada de este barco fué acogida en Turquía con fiestas y entusiasmo, despertándose gran curiosidad por los asuntos japoneses. Esta curiosidad llegó a ser intensa después de la derrota rusa de 1905, y para satisfacerla leían los turcos con ansia en 1910 el relato del viaje al Japón, en 1908, del escritor del Turquestán Abderrachid Ibrahim, que, recorriendo el Japón, encontró allí un egipcio casado con una japonesa y llamado Fady Bey, que daba conferencias de propaganda islámica. También encontró algunos comerciantes turcos del Turquestán que querían fundar una mezquita para atraer al Japón los turcos perseguidos en la Rusia del Zar, siendo el más famoso de estos comerciantes Turab Ali, que hizo folletos de propaganda en japonés.

La acción persuasiva de los propagandistas turcos provocó en 1908 la conversión al Islam de algunos aristócratas japoneses. Fué el primero un palatino llamado Ohara, que tomó el nombre musulmán de Abu-Becr, y decidió con su ejemplo a unos cuantos japoneses ricos de clase militar, puesto que Ohara era oficial de Estado Mayor. Nombres notables de conversos fueron también el del comerciante japonés Yamaoka, que en 1910 islamizó e hizo la peregrinación a La Meca, y el de Ahmed Arita, otro comerciante islamizado en la India hacia 1926, y que al volver a su país fué el propagandista más activo, islamizando muchos centenares de personas. Entre unos y otros aumentaron el número de adeptos japoneses de esa religión, que en 1934 eran ya 20.000, a los cuales se habían unido muchos turcos y turcas, que se casaban con japonesas y japoneses. También había algunos indios procedentes de Bengala, y con gentes de las tres razas se formó un organismo llamado "Comunidad musulmana", al que el Gobierno japonés reconoció en 1934 el derecho a reglamentar y regir su propio estatuto personal (nacimientos, matrimonios, herencias, etc.) según las normas del Corán y no sobre el Derecho privado japonés. Reconocimiento que se completó en 1939 por la ley que aprobaba el reconocimiento del Islam entre las religiones admitidas por el Estado.

Desde entonces funciona en Tokio el centro de la vida mahometana en el Japón, a base de la citada Comunidad musulmana, que viene actuando desde su fundación en 1925, y tiene, como hemos dicho, personalidad jurídica desde 1934. En 1928 inauguró esta Comunidad solemnemente su gran mezquita, construida con

niñas, donde se dan enseñanzas en árabe, japonés y turco. En su seno funciona también desde 1937 un grupo cultural que preside el señor Ryusaku Endo; es la "Sociedad Cultural Islámica del Japón", dedicada a establecer relaciones de hermandad entre los musulmanes, nipones y los de otros países. Y otra Sociedad, de índole puramente erudita, que se llama "Instituto Japonés de Estudios Islámicos", y publica la revista mensual "Kaikyoken".

En todas estas organizaciones desempeñan los turcos gran papel. A la cabeza, el citado Abderrachid Ibrahim, que en 1933 se fué a vivir al Japón, donde fundó una revista en turco titulada "Yehi Yapon Mujbiri", y donde tradujo el Corán en japonés. Ese mismo año 1933 se instaló en Tokio el jefe nacionalista turco del Cáucaso, Iyad Ishak Bey, antiguo representante de los turcos de Rusia en el Congreso Musulmán Universal de Jerusalén el 1931. Tercera gran figura de la vida turca en el Japón es el seque Midyar Chamuni, fundador y director de las escuelas turcojaponesas, y cuarta figura, el turco Ustásd Qurban Ali, catedrático de Lengua turca en la Universidad de Tokio. Todo este turquismo culminó el 1934 en el nombramiento de Abderrachid Ibrahim como jefe y presidente de los musulmanes de Tokio, de acuerdo con el Gobierno japonés, que ve con agrado esta designación de un turco para tan alto cargo. Observándose que por intermedio de los turcos de Tokio quiere el Japón atraerse a la raza turca entera, que reparte por Asia y Europa sus 40 millones de almas.

Sin descuidar por eso la utilización del factor religioso islámico en Sumatra, Java y Malasia, donde el Nuevo Orden se hace a base de cadés, uberna y demás juristas de las mezquitas. También en China podría representar la adhesión de la minoría musulmana al Japón el total derrumbamiento de Chang-Kai-Chek. Para conseguirlo se está trabajando con empeño desde que en 1939 el general chinomusulmán Ma-Liang se pasó a los japoneses porque éstos habían prometido amplia autonomía religiosa y política a los musulmanes del Noroeste que obedecían a la Liga de los Cinco Ma, o sea de los adeptos de cinco jefes musulmanes llamados Ma-Hong-Kuei, Ma-Hung-Pin, Ma-Pu-Tsin, Ma-Pu-Fang y Ma-Pu-Ying. El 1939 fundó el Japón en Pekín la llamada "Liga de los musulmanes chinos para la restauración del pueblo musulmán independiente". Y desde 1940 se han fundado en la zona ocupada por los nipones varias Escuelas Superiores, donde las clases se dan a la vez en chino y en árabe. Esperándose grandes resultados el día que las tropas japonesas lleguen a Chung-King y puedan liberar a los musulmanes de Yun-Nan-Fu, o sea de la ciudad de la lámpara de Aladino, donde está el centro de un núcleo musulmán de 10 millones de almas.

Sería necesario acudir a la posible acción japonesa entre los musulmanes de la India; pero aún no se conoce el criterio del Gobierno de Tokio sobre este núcleo enorme. Por eso hay que terminar el análisis de

las relaciones mahometanojaponesas, estando las relaciones arabonipónicas, que se hacen, sobre todo, a través de la Universidad Al Azhar, en El Cairo. Un profesor de esta Universidad enseña árabe desde 1940 en la Universidad de Tokio, y varios estudiantes japoneses seguían entonces los cursos del Azhar en la Facultad de Religión. Hay también emisiones de Radio Tokio en lengua árabe desde mayo de 1940. Y un trato de favor dado a los árabes que residen en Batavia y Singapur. Todo esto hace esperar que al terminar la guerra aumente y se intensifique la presencia del Japón en el Próximo Oriente árabe, especialmente en Egipto y el Irak, donde el comercio ocupaba ya el tercer puesto, asegurándolo por líneas propias de navegación de la "Nipo Yusen Kaixa".

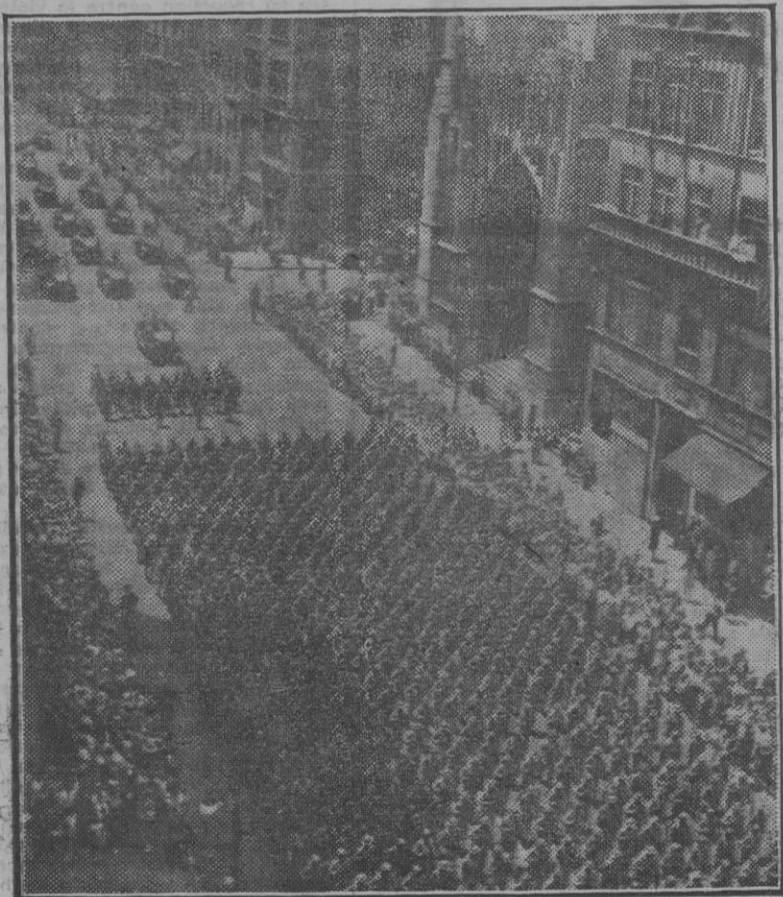
Transitoriedad, libertad de las partes para sus acuerdos contractuales; un sistema más justo para la fijación de las rentas y proteger a los arrendatarios modestos, para quienes la tierra constituye el instrumento de trabajo que absorbe su actividad, son los cuatro puntos principales que abarca la ley de 23 de Julio último sobre arrendamientos rústicos.

COMPAÑEROS DE GUERRA



Los azares de la guerra han dado parado la unión de este soldado y del cochinito que tiene, amistad cuyo desenlace no es difícil prever.

EN NORTEAMERICA



Tropas norteamericanas desfilan por los calles de Nueva York en una demostración de su preparación y disciplina.

INGLATERRA HA PERDIDO el 50 por 100 de sus portaaviones

DE LOS SIETE CON QUE ENTRO EN LA GUERRA, PERDIO CINCO Y SOLO REPUSO TRES

La mayoría de los portaaviones fueron hundidos por submarinos, lo cual revela la escasez de destructores de escolta



Vista de popa de un portaaviones británico, en el cual se puede apreciar el enorme rodado de la pista de despegue sobre el cuerpo del barco.

EL hundimiento del portaaviones "Eagle" coloca en delicada situación a las fuerzas navales británicas del Mediterráneo. Poco a poco va haciéndose sentir la realidad de la frase de Mussolini, cuando dijo que Italia no necesitaba portaaviones, porque ella misma era un portaaviones gigantesco anclado en el centro del Mediterráneo. Por una de esas paradojas, nunca ausentes de los campos de batalla, el portaaviones ha logrado sus mayores triunfos precisamente en el mar, en donde luchaba en condiciones tácticas más desfavorables: el Mediterráneo. Las

La pérdida del "Eagle" nos brinda oportunidad para hacer un resumen de la situación naval en el Mediterráneo. Distinguimos varias etapas: unas de dominio británico, las otras de dominio italiano, según cual sea la potencia que puede disponer de mayor número de acorazados en aquel mar. En un principio, a los seis acorazados italianos—los cuatro "Cavour" y los dos modernos "Littorio"—opuso Inglaterra otros seis—cuando no siete—, distribuidos entre las bases de Gibraltar y Alejandría. Estas dos fuerzas, que equilibraban el poder naval en el Mediterráneo, operaban con cierta desventaja en razón de su menor velocidad (veintidós nudos los ingleses, contra treinta de los nuevos acorazados italianos). La diferencia de velocidad impedía que los británicos estableciesen contacto cuando les pareciera mejor, en tanto no podían romperlo ellos si se veían muy apurados frente al enemigo. Pero como Inglaterra estaba muy corta de acorazados y no podía restar uno más de los que tenía dedicados a la defensa de las costas metropolitanas, tampoco había que pensar en aumentar a ocho o diez la división naval del Mediterráneo. Más bien había que reducir la contraria. ¿Pero cómo, si esta última aceptaba o rehuía el combate a su voluntad? No quedaba otro recurso que alcanzarla con unidades más veloces que ella. ¿Cuáles? Un ingenio torpedero. En este caso, el avión tor-

cortas distancias desde tierra al centro de los más amplios espacios marítimos del Mediterráneo garantizan una rápida y eficaz intervención de la aviación costera, siempre que el enemigo no opere a favor del factor sorpresa. Si ésta existe, los cazas despegados de los aeródromos de la costa no llegarán al lugar de la batalla con tiempo hábil para hacerla evolucionar a su favor. Por ejemplo, el ataque contra la base italiana de Tarento fué un caso típico de explotación de la sorpresa. Donde no, la reacción ofensiva de la costa acaba por imponerse.

pedero. Así montó Cunningham el golpe de Tarento, en el que, por cierto, tomó parte muy destacada este "Eagle" que ahora acaba de perderse. El mismo método dió la victoria a los ingleses en la batalla de Cabo Matapan. A partir de entonces, bien fuese porque los italianos saliesen a la mar mejor protegidos o en condiciones de mayor invulnerabilidad o que los ingleses no tuviesen fuerzas bastantes para afrontar un combate contra el grueso adversario, lo cierto es que el método del torpedeo aéreo no volvió a utilizarse.

Sobreviene la entrada del Japón en la guerra. Inglaterra se desprende de dos de sus más veloces unidades. Algunas más han de trasladarse al Océano Índico y al Cabo. ¿De dónde restarlas? Del Mediterráneo. La guardia naval de este mar queda encomendada a un acorazado en Gibraltar (¿"Renown"?), y otro en Alejandría (un "Queen Elizabeth").

Debilitado de tal suerte el dispositivo inglés, ya no pudo pensar en disputar a sus adversarios el dominio del Mediterráneo. Al menos, el dominio con carácter permanente. Las dos modestas divisiones de Gibraltar y Alejandría quedaron en su efectiva—y simbólica—misión de cerrar las puertas del Mediterráneo. A la vez se las utiliza para enviar socorros a Malta. Los aéreos suelen llegar por la ruta de Gibraltar. El portaaviones, fuertemente es-

Una de estas operaciones ha costado la vida al "Eagle".

El "Eagle" tenía más de veinte años de existencia; de ellos unos dieciocho como portaaviones. Fué de los primeros buques utilizados por Inglaterra para la nueva modalidad naval. No era un gran buque. Desplazaba 22.600 toneladas, y no transportaba sino 21 aviones. (El moderno "Hornet", de los Estados Unidos, desplaza 19.800 toneladas y carga 77 aviones.) Sus máquinas desarrollaban únicamente 50.000 caballos, menos de la mitad que un "Illustrious", y daban al buque un andar de 24 millas (30 los modernos). No es preciso que mencionemos la protección vertical u horizontal, porque fué herido por un torpedo en partes desprovistas de blindaje, naturalmente. Ignoramos la protección externa e interna de carenas, aunque hay buenas razones para dudar de su eficacia, ya que no de su existencia.

Hundido el "Eagle" y sumada esta pérdida a las anteriores, queda muy mermada la eficacia de la flota militar británica, nunca sobrada de esta clase de buques. Al empezar la guerra disponía la Gran Bretaña de siete portaaviones, a saber: "Argus", "Furious", "Eagle", "Courageous", "Glorious", "Hermes" y "Ark Royal". Desde entonces puso en servicio el "Illustrious" y el "Formidable", de la clase "Illustrious", y el "Unicorn". De aquéllos fueron hundidos ya el "Eagle", el "Courageous", el "Glorious", el "Hermes" y el "Ark Royal". Los alemanes aseguran haber hundido también el "Unicorn". Tenía siete, entraron tres en servicio y perdió cinco o seis; quiere esto decir que le quedan sólo cuatro o cinco para defender una posición marítima más comprometida que nunca: protección de convoyes por el Atlántico Norte y hasta el mar Blanco, ídem en el Mediterráneo y en el Índico, cobertura de operaciones marítimas en los mismos mares... El déficit es alarmante.

En grada, y al parecer no muy lejos de entrar en servicio, tie-

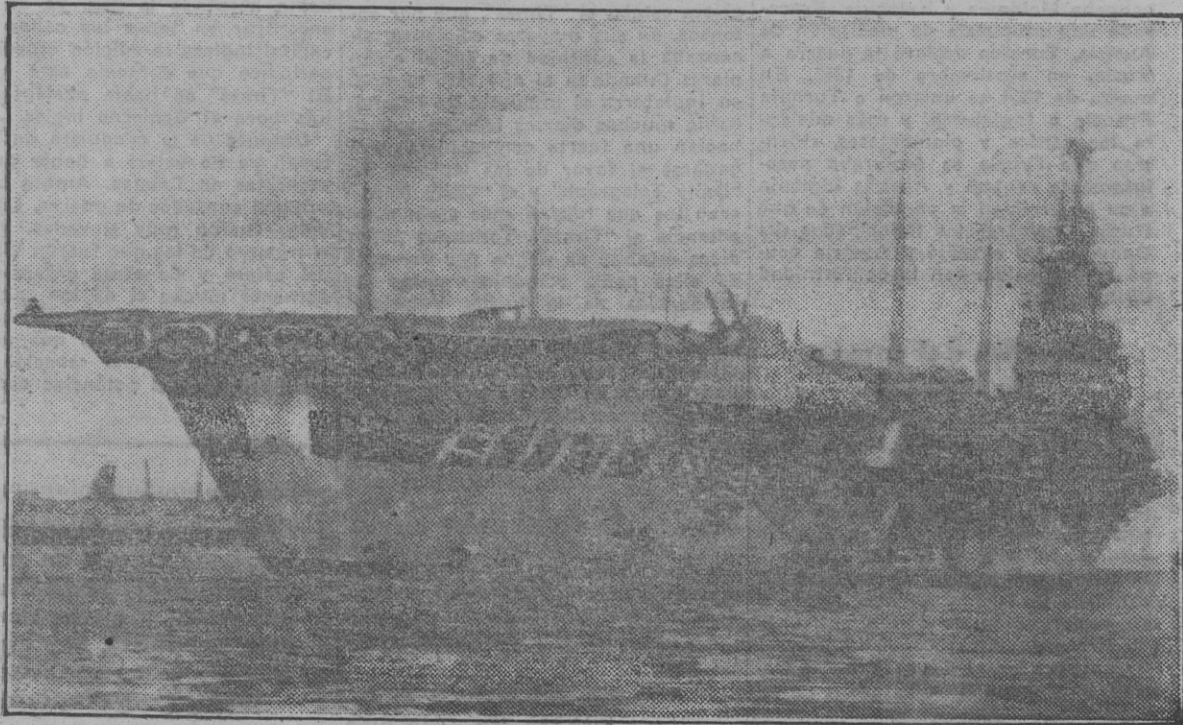
ne el "Victorious", el "Indomitable" y el "Implacable". El "Illustrious" estuvo en los Estados Unidos durante cerca de año y medio, sometido a reparación de las graves averías recibidas de la aviación del Eje en el Canal de Sicilia y en Malta durante el mes de enero del pasado año. Ahora ya se ha incorporado a la Flota y está adscrito a la guarda de las aguas británicas.

En ninguna de las otras clases de buques ha sufrido Inglaterra pérdidas tan considerables como en la de portaaviones. Un 50 por 100 de tonelaje a pique es una cifra tan respetable que Inglaterra no podría soportarla en sus "capital-ships", de los que entró con quince en la guerra, incorporó tres más, que hacen dieciocho, y perdió sólo cinco.

De nuevo los portaaviones evidencian su fragilidad frente al enemigo. Circunstancia especialmente curiosa es la de que de los cinco portaaviones perdidos por Inglaterra tres lo fueron por la acción de los submarinos, no obstante tratarse de buques bastante rápidos. (Los alemanes se atribuyen el hundimiento del "Unicorn", también por submarino.) De esta vez no cabe apelar al recurso del peligro aéreo. La mayoría de los portaaviones se han perdido como los honorables buques de la guerra anterior. Esto significa que la escolta no es lo bastante fuerte. O sea que Inglaterra, obligada a desparramar sus destructores por los cinco Océanos, carece de unidades suficientes para garantizar la protección de sus escuadras. Y he aquí por donde un artículo iniciado para comentar las grandes pérdidas de la Marina británica en portaaviones termina reconociendo que también son muy graves las de destructores, ágiles galgos vigilantes, sin los cuales las unidades pesadas se dejan ir al fondo del mar.

Durante el verano debe buscarse para el niño la habitación más fresca y ventilada de la casa. Procura que tu hijo no pase calor y llévale poco abrigado.

coltado, se pone en camino a últimas horas de la tarde, rumbo al Oeste, es decir, hacia el Atlántico. Caída la noche, cambia de ruta y entra en el Mediterráneo para despistar a los posibles observadores del enemigo. En la vecindad del Canal de Sicilia el portaaviones suelta su carga de cazas, que siguen en vuelo a Malta o a Alejandría. Los hombres, las armas y las municiones son transportados por vía marítima hasta los muelles de Malta.



Perspectiva original del portaaviones inglés "Victorious".

Hace ochenta y cuatro años

LLEGA A SANTA ISABEL EL PRIMER GOBERNADOR QUE ENVIA LA METROPOLI

Corría abril del año 1858 cuando el vapor de guerra "Vasco Núñez de Balboa" zarpó de Cádiz al mando del capitán de fragata don Carlos Chacón, nombrado gobernador de nuestros territorios del Golfo de Guinea.

Las expediciones que Madrid organiza rompen en esta su tradicional falta de precisión en los fines.

Hubo siempre, claro está, un objetivo concreto, o sea, el mantenimiento de nuestra soberanía en aquellas costas, pero nunca hasta entonces se fijaron los medios a poner en

surada con que Europa despierta a la política africanista.

Y para que sus pergaminos, que hablan de soberanías sobre extensiones inmensas en dichas lejanías geográficas, no pierdan valor posesorio, ratifica por caminos formales su presencia de metrópoli con el envío de un gobernador general, acabando así con la provisionalidad creada por Lerena.

Estériles habían de ser estos esfuerzos ante la fiebre de expansión territorial que prende en los afanes de esos pueblos; baldía toda prótes-

tegría que antecede tiene confirmación plena y terminante en la cantera misma del pretérito.

Cerramos el paréntesis que antecede para fijar con brevedad el importante momento en que Chacón echa anclas en aguas de Fernando Poo.

Un mes después de zarpar de Cádiz el "Vasco Núñez de Balboa", o sea el 22 de mayo de 1858, arriba a Santa Isabel.

Posteriormente van llegando la goleta "Cartagenera", el bergatín "Gravina" y la uca "Santa María", que formaban parte también de la mencionada expedición.

Acompaña a Chacón una misión de la Compañía de Jesús, integrada por los Padres reverendo Padre José Yrasurri, prefecto apostólico; Juan Manuel Vega, Melquiades Acevedo y los Hermanos coadjutores Tomás Araujo, Juan María García y José Benito Garayoa, los que durante el tiempo de su permanencia en dicha colonia desarrollan una intensa labor espiritual y patriótica de altos vuelos españoles.

Las informaciones sobre viajes anteriores despertaron en la metrópoli interés hacia la riqueza forestal que en proporciones insospechadas brindaba la colonia, y en su consecuencia agregaron a esta expedición un jefe de ingenieros, auxiliado de dos maestros mayores, con objeto de "reconocer la parte montuosa de la isla para adquirir datos sobre su riqueza en maderas de todas clases y utilizar en la construcción naval de guerra las que pudiesen ser convenientes".

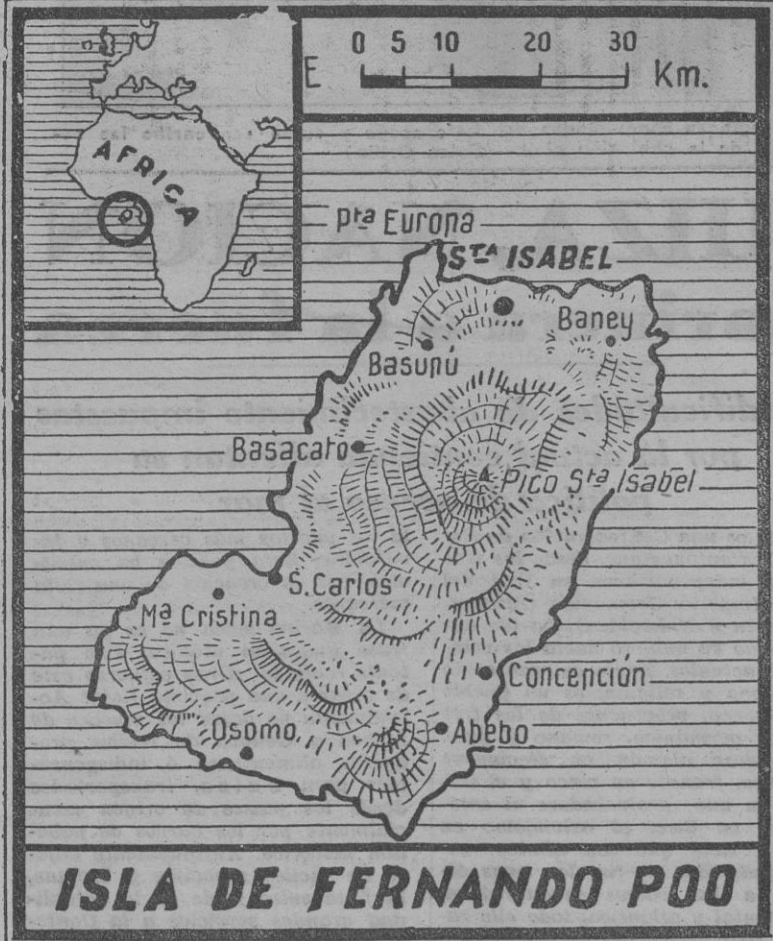
La imprevisión, como característica esencial de anteriores viajes, no tuvo en éste apenas significado, ya que las preocupaciones por el éxito llegaron a fijarse en que los viveres a consumir reúnan el máximo de condiciones favorables en razón al clima.

En las bodegas se guardaban pertrechos de boca y guerra para seis meses, siendo abundantes, a su vez, los almacenamientos de artículos sanitarios.

Con arreglo a la época en que este viaje se organiza, ninguna objeción a fondo puede hacerse, claro es, que las circunstancias del momento harían imperdonable una menor preocupación por el éxito, ya que los problemas que esperaban a Chacón a su llegada a Fernando Poo no obligaban a otra cosa.

No es la clásica expedición misionera, militar o económica la que por unilateralidad de fines difícilmente llega a plasmar en una obra de conjunto perfecta en sus alcances y continuidad. No; aquí se caló más hondo hacia el futuro al dar a dicho viaje un contenido espiritual y material, fines que constituyen en esencia el nervio de todo programa colonial bien orientado.

Decisión de máxima oportunidad en aquella hora de Europa, ya que España, sin olvidar su ser tradicional consagrado en Indias, recoge, completándose, el pulso materialista, que ya es fiebre de metrópoli en aquellos tiempos...



práctica para el logro de tal aspiración.

Salían nuestros emisarios un poco hacia lo desconocido en lo que respecta a la acción a desarrollar en aquellas latitudes.

Perdida España en la lejanía, la iniciativa individual era el factor animador de la empresa, sin desaparecer con ello el carácter oficial que la inspiraba.

Este fallo no lo resucitamos con ánimo de crítica, sino, al revés, tratando de cegar todos los caminos que, dada la fortaleza de este "derecho histórico", pudiesen utilizar en precario nuestros enemigos exteriores.

Pues es evidente que si ayer no perdonaron esfuerzo por despojarnos de unos derechos territoriales indiscutibles, hoy, que en la coyuntura de Europa encuentra España el momento propicio para rectificar tal atropello, utilizarán cuantos recursos y argumentos puedan, en esfuerzo inútil, por hogar la legitimidad de esta aspiración nacional.

Si para enjuiciar las expediciones anteriores no olvidamos las circunstancias de tiempo y lugar en que se desarrollaron, esa imprevisión que las caracteriza en sus fines se justifica en parte, ya que en primer lugar España operaba sobre horizontes de los cuales el absorbente imperialismo de ciertas metrópolis europeas se hallaba alejado por indiferencia geográfica; otras empresas daban satisfacción a sus apetencias territoriales.

Caillié y Clapperton, allá a fines del primer tercio del siglo XIX, son la vanguardia de esa Europa absorbentista sobre el África Ecuatorial.

Más tienen que sucederse muchas expediciones y acontecimientos antes de romper con la leyenda pintoresca de Tombuctú, como símbolo del misterio que rodea a estas tierras.

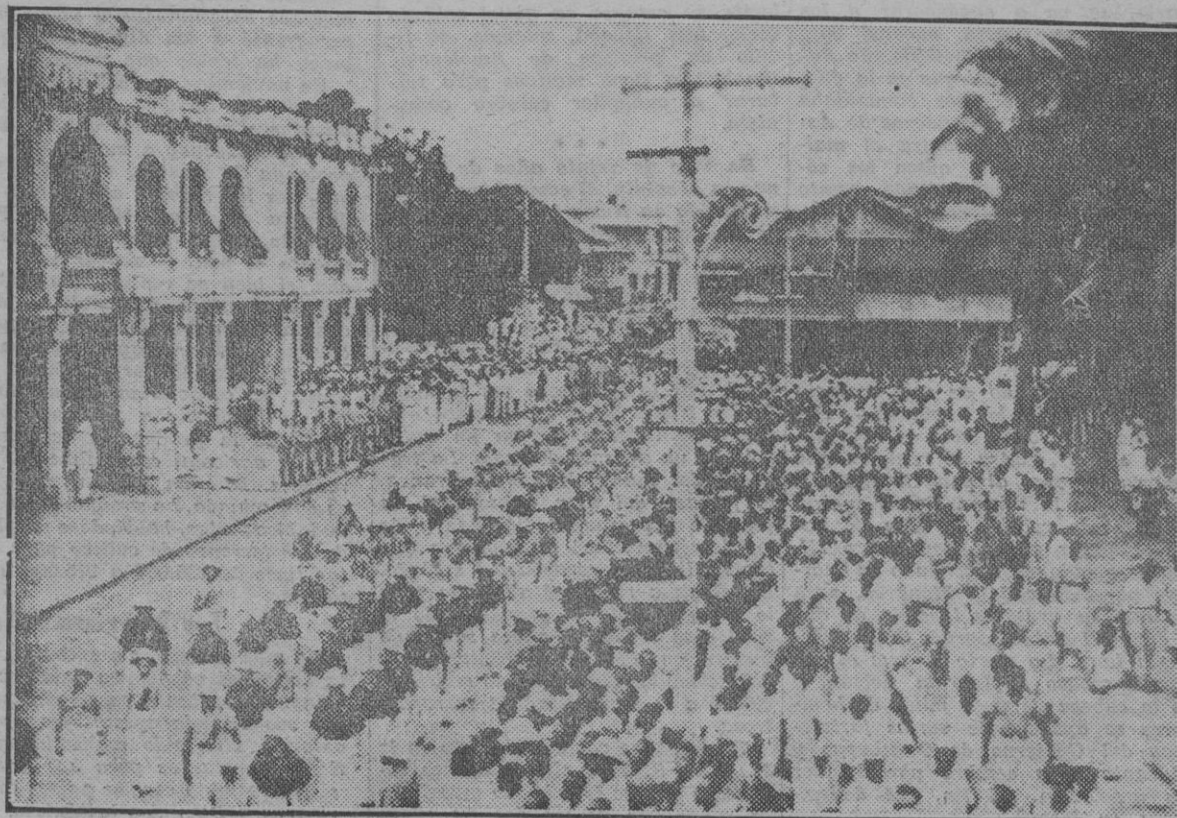
En las Cancillerías de Francia e Inglaterra se concreta al fin el conocimiento sobre la riqueza que duerme sin provecho en las entrañas del bosque tropical africano, originando esto nuevos rumbos en su política imperial.

España, a partir de este instante, no puede ya limitar su esfuerzo de metrópoli a exploraciones mejor o peor orientadas, sus derechos territoriales corren peligro de ser menospreciados ante la apetencia desme-

ta y rebelión, ya que con intrigas y violencias perpetradas en la carne viva de España, maniataron su voluntad, atrofiaron, apoyados en políticos venales, su conciencia de pueblo libre, lo que les permitió operar sin obstáculos.

Más si el atropello material pudo consumarse; si España se vio despojada de tierras que le pertenecían; si esta falsa propiedad que detentaban sirvió para elevar hacia alturas incommensurables el grado de su bienestar económico; si mientras ellos eran víctimas de la "leyenda del Rey Midas", los legítimos poseedores de esa riqueza luchaban con el fantasma de una penuria económica, todo esto no pudo acabar ni borrar en la Historia el derecho imprescriptible de España.

No estamos haciendo literatura nacionalista; en primer lugar, porque no sabemos, y en segundo, porque esta afirmación rotunda y ca-



SANTA ISABEL.—Desfile fatangista.

LA PROPAGANDA como arma de guerra

Por muchas y muy grandes que sean las victorias que un país puede obtener en la guerra, nunca podrá prescindir, en nuestros tiempos, de la propaganda, que ha de llevarse a cabo no solamente en país enemigo y neutrales, sino en la propia nación.

En época de paz constituye la propaganda un complemento natural de los asuntos gubernamentales, y en caso de guerra pasa a transformarse en un arma de primer orden, ya que no es sensato esperar, ni aun de bárbaros, que luchen contra un enemigo en el que no vean un malvado. Es decir, ha de crearse un ambiente guerrero, donde el enemigo sea verdaderamente odiado.

Durante la pasada guerra mundial, la lucha sostenida por la propaganda de los beligerantes, tanto en los países adversarios como en los neutrales, no por incruenta tuvo menos importancia.

La propaganda lo puede casi todo, y lo que hoy nos parece blanco es capaz de conseguir que mañana casi lo veamos negro. El Mundo entero lo comprende así, y por eso los países en lucha conceden tantísima importancia a un arma que les ha de mantener el vigor y la confianza dentro de sus fronteras, podrá desconcertar y hacer flaquear al enemigo armado y les dará posiciones y simpatías, traducidas en ventajas, en los países apartados del conflicto.

Los especialistas extranjeros, directivos de la propaganda de sus respectivos puntos de vista, son verdaderos técnicos. En su labor se ajustan a dos principios inmutables: es el primero que la propaganda tiene su mayor eficacia cuanto más se acerca a la verdad. Y, sin embargo, "propaganda" se diferencia por completo de "investigación" de la verdad.

El segundo—nunca ha de olvidarse—es el instinto de desconfianza que, generalmente, acompaña a la palabra propaganda, que nos inclina a creer que sólo se trata de una serie de embustes destinados a favorecer los intereses de una parte en perjuicio de la otra.

Siguiendo estos dos principios: verdadera y disimulada, se conseguirá su mayor éxito.

Pero estas líneas no persiguen explicar qué cosa es propaganda y modos de desarrollarla, sino sólo dar a conocer al lector la grandísima importancia que hoy representa en el Mundo.

A título de ejemplo práctico debe citarse un caso de la presente guerra que, por la obstinada insistencia con que cada beligerante mantiene su punto de vista, presenta especial interés, y del que tal vez algún día sepamos, en definitiva, quién decía la verdad.

Los días 23 y 29 de febrero de 1940, los periódicos ingleses y franceses publicaban informaciones sobre un ataque nocturno sobre Berlín, que se decía realizado por la R. A. F. el día 27 del mismo mes. Transcribo a continuación algunas frases cortas de algunos de los periódicos que daban la noticia:

"La R. A. F., sobre el barrio ofi-

cial de los nazis. El más importante vuelo de reconocimiento sobre Alemania desde que empezó la guerra. Una lluvia de octavillas sobre las calles." "Daily Herald" del 28 de febrero de 1940.

"Octavillas de la R. A. F. sobre la avenida de lujo de los nazis." "Daily Mail" del 28 de febrero de 1940.

"Pocas horas antes de reunirse Sumner Welles e Hitler la R. A. F. ha lanzado hojas volanderas sobre Berlín." "Paris-Soir" del 4 de marzo de 1940.

"Aviadores ingleses lanzan bombas luminosas y hojas de propaganda sobre la Wilhelmstrasse. Regresaron a sus bases sin haber sido molestados por la defensa antiáerea alemana." "Le Figaro" del 29 de febrero de 1940.

"Aviones británicos de reconocimiento ejecutaron durante la madrugada del 27 de febrero y en la noche siguiente dos arriesgados vuelos a plena luna sobre Berlín. El dibujo de nuestro colaborador muestra dichos aviones lanzando luminosas y hojas volanderas sobre "Unter den Linden", la famosa avenida berlinesa. "Fue casi como si hubiéramos repartido propaganda electoral a domicilio", declaraba uno de los pilotos. En ninguno de ambos casos salieron en persecución nuestra aviones enemigos. La segunda vez hicieron fuego los cañones anti-aéreos." "The War" del 8 de marzo de 1940. Y a este texto acompaña un espectacular dibujo en el sentido descrito.

No obstante este alud de noticias y otras muchas parecidas sobre el mismo asunto, que es innecesario incluir, los alemanes sostuvieron que ni un solo avión inglés había volado sobre la capital del Reich.

No puede sorprendernos que ingleses y alemanes no se pongan de acuerdo; pero otra nota, publicada en el "Daily Herald" el 18 de marzo de 1940, pocos días después del acontecimiento, aún aumenta el interés del asunto. Es autor de esta nota el periodista norteamericano Mallory Browne, que acompañó a Sumner Welles en su viaje a Berlín, y dice así:

"El Gobierno británico había informado sobre una serie de vuelos de la R. A. F. sobre Berlín. Se dijo que dicho vuelo se verificaron durante el fin de semana en qué mister Sumner Welles se hallaba en esa capital. A pesar de insistirse en que los aviones habían lanzado octavillas y bombas luminosas, yo no vi tales aviones, ni tales hojas, ni tampoco las bombas luminosas. Tampoco los vieron las personas del séquito de mister Sumner Welles. Y de los periodistas americanos en Berlín no hallé a ninguno que hubiera visto las octavillas o las bombas luminosas, sea que ni siquiera, supieran algo sobre el particular."

Como puede apreciarse, la contradicción existente entre los beligerantes parece aclararla un neutral, que, por su nacionalidad, cargo y palabras, merece crédito en este caso.

Bien, dirá el lector; pero, aun suponiéndolo así, ¿qué sacó con ello Inglaterra?... ¡Ah! Muchísimo más de lo que a simple vista puede creerse. Dar en aquellos momentos a su pueblo la seguridad de su fácil acción aérea sobre Alemania, infundiendo así la necesaria confianza y seguridad en las propias fuerzas en el instante de gran interés político que suponía la gestión de Welles en Berlín. Dar a los aliados preciosa sensación y a los neutrales conocimiento de su fuerza en un alarde de facultades en que, además, estima de incapaz o de indefenso al enemigo por su falta de reacción. Y es, finalmente, hacer llegar la duda por la posibilidad del hecho a todos los alemanes a cuyo conocimiento llegue la noticia y estuvieran ausentes del lugar del pretendido suceso.

Si consideramos este caso como de propaganda, vemos que tiene tanto más éxito cuanto más cerca está de ser verdad o parecerlo, y así, hasta que el periodista acompañante de Welles publicó su información, ningún inglés ni aliado hubiera abrigado la menor duda, pese al mentís alemán.

Las condiciones que la propaganda ha de llenar para no verse desvirtuada e incluso llegar a perjudicar las declaraciones realmente ciertas se desprenden a plomo del caso expuesto.

El calor es el mayor enemigo del niño. En verano llévalo tan ligero de ropa como tú misma.

El nacionalismo sirio

La comunidad de destino del mundo árabe exige la creación de la Gran Arabia

La situación geográfica especial de Siria le ha dado la consideración de una tierra de unión entre el Oriente árabe y los países occidentales, ya que se halla en el punto de enlace de las rutas del Mediterráneo oriental.

A todo lo largo de la Historia, Siria ha cumplido esta misión bajo la dominación de potencias extranjeras—llámense Roma, Turquía o católicos cruzados—, sin conseguir nunca una autonomía y una independencia, no ya exclusivamente suya, sino ni siquiera dentro del marco de un Imperio, el árabe, por ejemplo, al que le unen afinidades

de libertad política se abría, pues, una puerta al nacionalismo del mundo árabe. Cuanto más se amontonaban los fracasos en la política exterior e interior, fracasos que eran atribuidos exclusivamente a los directivos turcos, tanto más se iba perdiendo el orgullo de pertenecer al poderoso Imperio turco y tanto más se fomentaban las tendencias nacionalistas, no siendo, por tanto, de extrañar el que en algunos sectores de la población árabe comenzaran a preguntarse si no sería mejor liberarse definitivamente del yugo otomano y esperar una eventual ayuda extranjera.

to, los árabes, que se levantaron siguiendo su llamamiento, se consideraban como luchadores por la libertad de su raza y como aliados de las potencias occidentales, y hay que reconocer que tenían derecho a creerlo así. Pero sus aliados Inglaterra y Francia tenían ya el propósito de repartirse los países árabes, y así sucedió que después de la derrota turca no hicieron más que reconocer nominalmente a Hussein como Rey del Hedjaz y trataron a las provincias árabes del Imperio otomano como colonias conquistadas.

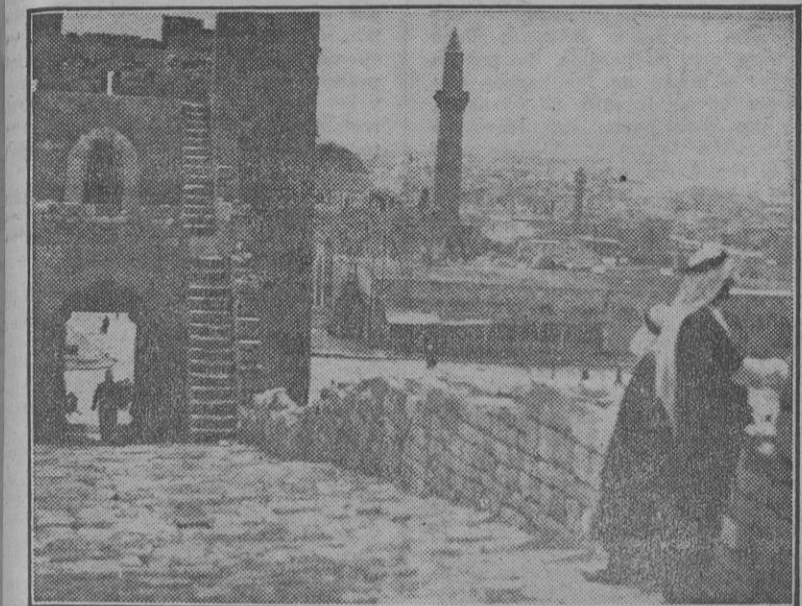
Unidades de Siria y Palestina

El reparto de estos territorios quitó a Siria su tercio meridional, Palestina, que no puede ser considerada como país diferente ni desde el punto de vista geográfico ni del político. Es solamente la historia del cristianismo la que le ha dado esta particularidad; pero para el musulmán, para quien los Santos Lugares no son menos santos que para nosotros, cristianos, esta diferencia no existe. Además de Palestina pasaron a poder de Inglaterra la Transjordania y la Mesopotamia, al paso que Francia adquiría la parte septentrional de Siria. En pocos lugares del Mundo contaba Francia con tantas simpatías como en este país, no obstante lo cual las ha perdido durante el tiempo de su mandato. Porque ni en Inglaterra ni en Francia se permitió el menor asomo de nacionalismo árabe. Para los franceses y los ingleses los sirios no eran sino indígenas que debían estar agradecidos por el moderno régimen a que los sometían Inglaterra y Francia; pero no comprendían que ni siquiera la hegemonía turca en el Imperio otomano tuvo para los sirios el significado de opresión extranjera que tenían los métodos coloniales francobritánicos, como no comprendían que lo que deseaban los sirios en aquel tiempo no era librarse de los turcos, sino tener autonomía en su territorio, con turcos o sin ellos, y dirigir ellos mismos su vida nacional. Los árabes que lucharon al lado de Inglaterra lo hicieron por su nación, no por Francia o Gran Bretaña, y si siguieron la bandera de Hussein lo hicieron como la del defensor de los intereses árabes, no como la del Rey de Hedjaz. Pero el resultado de la lucha fué que los árabes se libraron del yugo turco para sustituirlo por la dominación de Francia e Inglaterra, quienes, olvidando todas las promesas, disfrazaron con la máscara de un mandato lo que en realidad era una colonia, y que además la unidad árabe fué destruida.

Por fin estalló el movimiento nacionalista árabe, que tan lentamente se había venido incubando a todo lo largo del siglo XIX. Pero, al fin y al cabo, no tuvo el éxito apetecido y fué malogrado por los intereses particulares y por las ambiciones personales de hombres influyentes que esperaban fortalecer su posición a la sombra de la bandera de la independencia.

Esto ocurrió, sobre todo, en Siria, que por su situación en el Mediterráneo, por las relaciones con las potencias occidentales y por el tráfico de extranjeros, sobre todo de peregrinos de los Santos Lugares, se habían mantenido como la puerta de invasión de las ideas extranjeras. Además, los cruces de razas, culturas y religiones determinaron una mayor proporción de intereses diferentes.

En el corto espacio que media entre la revolución turca y la guerra europea atravesó el nacionalismo árabe por un período de intrigas y agitaciones que acabaron de desvirtuar el movimiento. Pero la guerra le proporcionó una ocasión sorprendentemente favorable. Parece hoy que los objetivos que Hussein de la Meca perseguía con su intervención a favor de Inglaterra en la guerra contra Turquía no respondían únicamente a un interés dinástico, sino que estaban estrechamente enlazados con los de los directivos del movimiento nacionalista árabe. Por es-



Vista típica de una ciudad siria.

de raza, de intereses y de cultura. Con todo, mientras duró el Imperio otomano, Siria, sometida a él, pudo cumplir su destino de país-puente e incluso dirigir su propia vida interior, si bien, claro está, bajo la vigilancia de los turcos.

A principios del siglo XIX comenzó para Siria el período de las reformas, que trajo como consecuencia la invasión cultural, económica y hasta política del Próximo Oriente por las potencias occidentales, y que había de comenzar para Siria una nueva era. Un papel importante en esta invasión estaba reservado a la Iglesia maronita del Líbano, que ya en tiempo de las Cruzadas había realizado su comunidad espiritual con Roma, y que después de la liquidación de esta empresa política tuvo siempre la significación de un punto de apoyo para el influjo occidental, especialmente si provenía de Francia.

A esta importación espiritual de modernismo, que era favorecida por las misiones cristianas residentes en el país y que iba saltando poco a poco por encima de las barreras de los prejuicios nacionales, pertenece también la idea nacional, que comenzó a abrirse camino lentamente y a sustituir a la idea de la comunidad de religión, que era la base del Estado árabe y que contribuyó a que fuese franqueado el abismo que había separado hasta entonces a los musulmanes y los cristianos.

Puerta para la modernización del mundo árabe

Así jugó Siria su papel en el siglo XIX como puerta de invasión para la modernización del mundo árabe. Fué un tiempo de preparación lenta en el terreno del nacionalismo, puesto que todavía no estaban echados los cimientos para una eficacia política notable. Primero, la revolución turca de 1908 dió a los árabes, con una especie de parlamentarismo, el reconocimiento oficial de su actividad política. Este parlamentarismo, al reunir en Estambul, sede del Gobierno, a los hombres directivos de todo el país, facilitó la unión y el contacto entre las provincias árabes. Cuando el tirano Abdul Hamid cayó, la alegría fué general, pues la mala situación del país se achacaba exclusivamente a él. Pero todas las esperanzas resultaron fallidas. La política exterior fué de desastre en desastre, y la misma libertad interior que habían proclamado no fué más que un mito. Cuanto más se esforzaban los dirigentes turcos en orientar la estructura del Estado en el sentido de la centralización, tanto más se aferraban los árabes en su particularismo. Cuando se proclamó la libertad política, el nacionalismo árabe se afirmó más fuertemente, y si el deseo de la autonomía del sector árabe del Imperio, bien pudo ser reprimido en sus manifestaciones públicas, no pudo serlo en la conciencia de cada árabe. Con la declaración

RUINAS SECULARES

Baalbeck, "la ciudad del sol", al pie del Antilibano, cuyas alturas, cubiertas de nieve, se ven al fondo. Las ruinas de los templos hacen saber de las distintas culturas, que han florecido en Siria en el transcurso de la Historia.



meridional de su territorio en forma de mandato inglés. Ya la creación de un emirato independiente en Transjordania constituía un agravio al nacionalismo árabe, agravio que vino a ser coimado con la entrega a los sionistas de la parte oriental de Palestina, y con la política de represión del movimiento nacionalista y de desmembramiento del país árabe que Francia llevó a cabo en Siria. No fué difícil a los franceses encontrar un punto de apoyo para esta política en las cualidades naturales del país. Siria, como hemos visto, no constituye una unidad geográfica. Al margen de las grandes rutas que cruzan el país, hay núcleos de población difícilmente accesibles que, en un completo aislamiento de los demás habitantes, se unen entre sí por afinidades religiosas. Este fuerte desmembramiento de la población fué la causa de la idea descentralizadora en la administración, idea que representaron los árabes en el Imperio otomano. En esto confiaba la administración del mandato francés para desmembrar el territorio en una serie de pequeños Estados sometidos a Francia, tanto más cuanto que contaba con el apoyo decidido de los maronitas a cualquier iniciativa francesa. Esta idea pareció en un principio hallar eco en algunas minorías; pero la enorme mayoría de los árabes sirios, sobre todo los sumnitas, lo consideraron como una traición de sus aliados. Sin embargo, todas las particularidades del plan estaban tan cuidadosamente calculadas, que los sumnitas, a pesar de su mayoría aplastante, fueron reducidos a la impotencia. Lo que se perseguía con todo esto era ahogar el nacionalismo árabe. Pero esto era imposible, porque aquellos grupos inaccesibles no estaban herméticamente cerrados a la idea nacional. Y la política de las potencias mandatarias contribuyó a que los grupos dejaran a un

lado las diferencias que los separaban, incluso la religiosa, ante el peligro.

En resumen, podemos decir que los años que siguieron a la Guerra Europea fueron para Siria una verdadera época de sufrimiento, sobre todo en la parte meridional, en Palestina, donde la lucha se dirigió no tanto contra Inglaterra como contra los judíos sionistas.

Ya que no Arabia, Siria

No podemos seguir aquí paso a paso la lucha de los árabes de Siria por su libertad. Naturalmente, se percataron pronto de que no podían alcanzar de golpe el objetivo final de la formación de un Estado árabe y, en consecuencia, se propusieron como objetivos próximos la independencia y la unidad. En 1936 se firmó un Tratado—que nunca entró en vigor—con la potencia mandataria, que de ser cumplido hubiera podido considerarse como un éxito parcial de los sirios, ya que prometía ayudar a la unificación de los pequeños Estados de Siria, con excepción del del Líbano. Pero no hay que suponer por esto que los árabes se contentaron con una concesión semejante, sino que lo consideraron solamente como un paso en el camino hacia la consecución de sus objetivos, en los cuales no entraba ciertamente la renuncia a los Estados de Palestina y el Líbano. El objetivo final no podía detenerse en las fronteras de Siria, ya que el nacionalismo árabe no se basaba en un territorio tan limitado y tan imperfectamente separado de sus hermanos de raza por unas fronteras artificiales, a uno y otro lado de las cuales los hombres sienten unos mismos ideales nacionalistas. Y un nacionalismo en el Oriente árabe no puede ser más que un nacionalismo árabe y no palestino, sirio o iraquiano. No ocurre lo propio con los árabes de Egipto, en los que pudiera germinar un ideal nacionalista egipcio, ya que el país es una unidad geográfica perfectamente definida y dirige desde hace más de un siglo su propia vida política interior, a pesar de lo cual la idea árabe subsiste pronta a germinar en cualquier ocasión. Pero Siria, Mesopotamia y Arabia no solamente han participado de una misma comunidad de destino en el marco del Imperio otomano, sino también de una comunidad de armas en la lucha por su libertad contra los turcos.

Finalmente, constituyen una unidad geográfica lo que afortunadamente se ha llamado la Gran Arabia, unidad de carácter peculiarísimo formada por países que se agrupan en torno a un punto muerto, el desierto, y cuyas aspiraciones no se dirigen a este centro que, sin embargo, es el que los une, sino hacia el exterior. Por esto es por lo que es poco probable un Estado unitario árabe, sino más bien una especie de confederación, y por esto es por lo que Inglaterra y Francia se han engañado sobre la extensión y la potencia del movimiento nacionalista árabe. En realidad, existe tras de todas las contingencias un solo objetivo común: "Unidad y Libertad", objetivo por el que ahora luchan los árabes de Ibn Saud, quien ha creado en la Arabia Saudita un centro de atracción para la unificación del mundo árabe.



Hermosa vista del puerto sirio de Beirut.

LAS RELACIONES anglosoviéticas

EL VIAJE DE CHURCHILL A MOSCÚ

La visita a Moscú del primer ministro británico, anunciada a principios de semana, no ha sorprendido a la opinión de ningún país que tenía ya noticia del viaje de Churchill a la capital soviética por los informes publicados el domingo en Berlín. La confirmación de que Churchill ha acudido a la llamada de Stalin para discutir con éste los problemas derivados de la situación de los ejércitos bolcheviques, ha dado lugar a muchas especulaciones, algunas no alejadas de la verdad si se tienen en cuenta los comentarios de la Prensa y radio inglesas al tratar de las relaciones entre Londres y Moscú. La asistencia del general Archibald Wavell, jefe de las fuerzas de la India y Persia; sir Alexander Cadogan, subsecretario permanente del Fo-

reign Office, y sir Alan Brooke Popham, jefe del Estado Mayor imperial británico, a las conversaciones, en unión de Averell Harriman, enviado especial de Roosevelt, hace afirmar a las esferas generalmente bien informadas de Angora y Estocolmo que los problemas discutidos en la conferencia interalada de Moscú son: la defensa del Cáucaso y Oriente Medio, la cuestión del segundo frente y el envío de ayuda a la U. R. S. S. Para poder formarse una idea del ambiente en que las conversaciones de cuatro días se han desarrollado, conviene mirar retrospectivamente al pasado y examinar, aunque sea muy someramente, las cuatro fases de las relaciones entre Inglaterra y la Unión Soviética.

Las cuatro fases de las relaciones anglosoviéticas

La primera de estas fases, anterior a 1939, se caracteriza por la rivalidad tradicional existente entre los dos países, el choque de sus intereses y la lucha por su expansión sostenida por los imperialismos británico y bolchevique; el mismo Churchill declaró solemnemente en Dundee que "Inglaterra no podría jamás aliarse con el comunismo porque éste representaba la injusticia, la anarquía y la negación de los principios de humanidad y civilización". La segunda etapa de las azarosas relaciones de los dos países se desarrolla principalmente en el año de 1939, desde comienzos de éste hasta la firma del Tratado de no agresión germanoruso. En ella Inglaterra y Francia, fieles a la política mantenida por Chamberlain de cercar a Alemania, envían Misiones militares, políticas y económicas a Moscú con la consigna de lograr a todo trance la alianza del bolchevismo con las democracias occidentales para colocar a espaldas de Alemania un enemigo que detenga toda acción del Reich en el Oeste. Tras el fracaso de los planes anglofranceses, y surgida ya la guerra, la Gran Bretaña emprendió la tercera fase de sus relaciones



ARCHIBALD DE WAVELL

de agentes y una intensa campaña de propaganda trata de aprovechar sin escrúpulos todos los medios de que cree disponer para fomentar la agitación entre la opinión pública inglesa que favorezca a sus intereses. La tirantez de las relaciones motivada por la pasividad de Inglaterra ante los desastres soviéticos en el frente meridional—pasividad que lleva a afirmar a la radio bolchevique que Inglaterra no proyecta cambiar su papel de espectadora en el conflicto del Este—ha sido la causa principal que impulsó a Churchill a no desatender los llamamientos del actual embajador en Kúibyshev, trasladándose a Moscú para concluir "acuerdos secretos de la mayor importancia", según los comunicados oficiales, que, sea cual sea su naturaleza, no cambiarán la situación de los hechos. Porque para que ésta varíe ha de buscarse una solución en el campo militar y no en el político y diplomático, y en el terreno de lucha los aliados tienen escasas, por no decir ninguna, probabilidades de restablecer la situación, que ha llegado a ser—son palabras de las esferas británicas autorizadas—más desesperada que nunca.

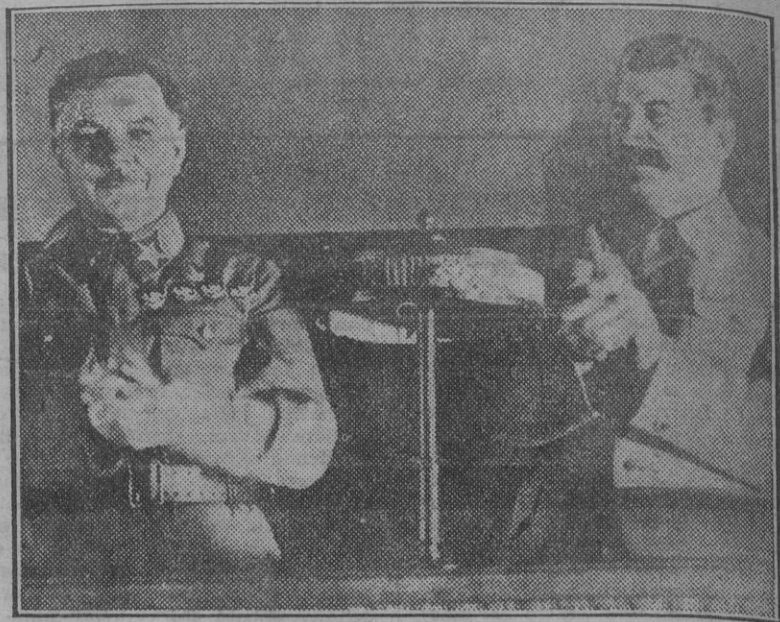
Wavell, para la defensa del Cáucaso

En una atmósfera de desconfianza dieron comienzo las conversaciones, que han versado, según afirmaciones de círculos neutrales dignos de fe, sobre los tres problemas que más

apasionan a la opinión pública anglosajona. Churchill—se dice—ha tratado en Moscú de alcanzar la realización de un plan, previsto desde hace tiempo: salvar el mayor contingente posible de fuerzas bolcheviques con vistas al aumento de los efectivos con que cuenta para la defensa del Oriente Medio. Posiblemente el "premier" inglés ha pretendido que se confíe la defensa del Cáucaso a Wavell, quien podría disponer los contingentes de tropas en las zonas que más convenga para la defensa ulterior de Persia e Irak. Perdida toda esperanza de salvar las fuentes de abastecimiento del Sur de Rusia para aprovisionar a los Ejércitos del Centro y del Norte de la U. R. S. S., Churchill intenta valerse de los recursos del Cáucaso para fortalecer a las fuerzas británicas de Oriente Medio. Con ello—asegura un observador turco—na ha conseguido otra cosa que aumentar la desconfianza de los rusos, que ven en la política de Inglaterra un fin egoísta, del que no pueden esperar beneficio alguno.

En lo que respecta a la apertura del segundo frente en Europa, se sustentan dos opiniones distintas: una de ellas dice que Churchill ha ido a prometer a Stalin de nuevo que la invasión anglosajona de Europa se verificará en el curso del año actual y tan pronto como se terminen los preparativos que se realizan para intentar un desembarco. La otra, que es la más generalizada, afirma que el primer ministro del Reino Unido, convencido de que no va a persuadir a Stalin de sus buenos propósitos mediante nuevas promesas, ha acudido a Moscú para demostrar con datos a los dirigentes bolcheviques la imposibilidad de lanzarse a la apertura del segundo frente por falta de medios materiales para establecerlo. Un comentarista neutral, de autoridad reconocida por lo que respecta a los asuntos del mundo anglosajón, asegura que el jefe del Gobierno inglés ha planteado así la cuestión del segundo frente a Stalin:

La invasión de Europa necesita por lo menos de uno a dos millones de toneladas de barcos para el transporte de 500.000 hombres—efectivos mínimos que se calculan para que la empresa pueda tener éxito—, to-



STALIN Y VOROCHILOV

nelaje que los aliados no tienen disponible como consecuencia de sus crecientes pérdidas. Además, debe contarse con la pérdida de por lo menos la mitad de los barcos empleados en el intento de invasión, que, por otra parte, significaría la interrupción de los aprovisionamientos de Inglaterra y del envío de material a la U. R. S. S. por Murmansk y el Golfo Pérsico, de importancia vital para que la resistencia bolchevique pueda ser continuada. En estas condiciones, el segundo frente, lejos de favorecer a Rusia, iría contra ella. La opinión inglesa, que comprende la gravedad de la situación de los ejércitos rojos después del derrumbamiento de Timoshenko en el Sur, está pidiendo la apertura del segundo frente, "sea cual sea el resultado de la empresa". Pero los técnicos militares británicos, aduciendo la falta de preparación y la insuficiencia del material para ello, se

tentado. Sobre todo, ha hecho hincapié en la imposibilidad de invadir por ahora el Continente "porque no cuenta la Gran Bretaña con la imprescindible supremacía en el aire y en el mar para romper las poderosísimas fortificaciones alemanas en todo el litoral occidental de Europa".

Dificultades para la creación de un segundo frente

Es dudoso—dicen, por su parte, los círculos diplomáticos de la capital sueca—que Churchill haya logrado convencer a Stalin; las insistentes peticiones del segundo frente realizadas por Maisky, embajador soviético en Londres, demuestran que los dirigentes del Kremlin no ven otra posibilidad de salvación que la de dividir a las fuerzas de ataque alemanas en el Este. Otro de los argumentos que se dice ha utilizado Churchill durante sus conversaciones de Moscú es el que la Gran Bretaña se encuentra hoy en posición mucho más difícil que en épocas anteriores de su historia para preparar la invasión del Continente europeo, porque en la actualidad no cuenta con aliados que faciliten la tarea de desembarcar fuerzas en cualquiera de los puntos de los territorios ocupados por el Reich. Aun así, Stalin ha exigido que los ingleses se sacrifiquen—todo ataque contra Alemania, afirma Moscú, tiene que costar mucha sangre, muchas lágrimas y muchos sudores—en la misma proporción que los rusos se han venido sacrificando.



SIR ALLAN BROOKE

Finalmente, ha sido tratado el pavoroso problema de asegurar el envío de material angloamericano a la U. R. S. S.; Churchill ha reafirmado su determinación de mantener los envíos de material y equipo para las tropas bolcheviques; pero no puede haber dado lugar a que renazcan las esperanzas de Stalin, porque el mismo primer ministro de la Gran Bretaña no está convencido de que los convoyes que se dirijan a Murmansk o Arkángel—la ruta meridional que pasa por Persia está a punto de quedar cerrada por el avance alemán en el Cáucaso—puedan alcanzar su punto de destino. Los últimos intentos de cruzar el Ártico han terminado con el aniquilamiento de los convoyes anglosajones. Las crecientes pérdidas de barcos—los aliados han perdido en los primeros dieciocho días de agosto más tonelaje que en todo el mismo mes de 1941—no permiten a Inglaterra y Estados Unidos organizar todos los convoyes que necesitarían enviar a Rusia para que pudiesen ser atendidas las necesidades más perentorias del ejército bolchevique.



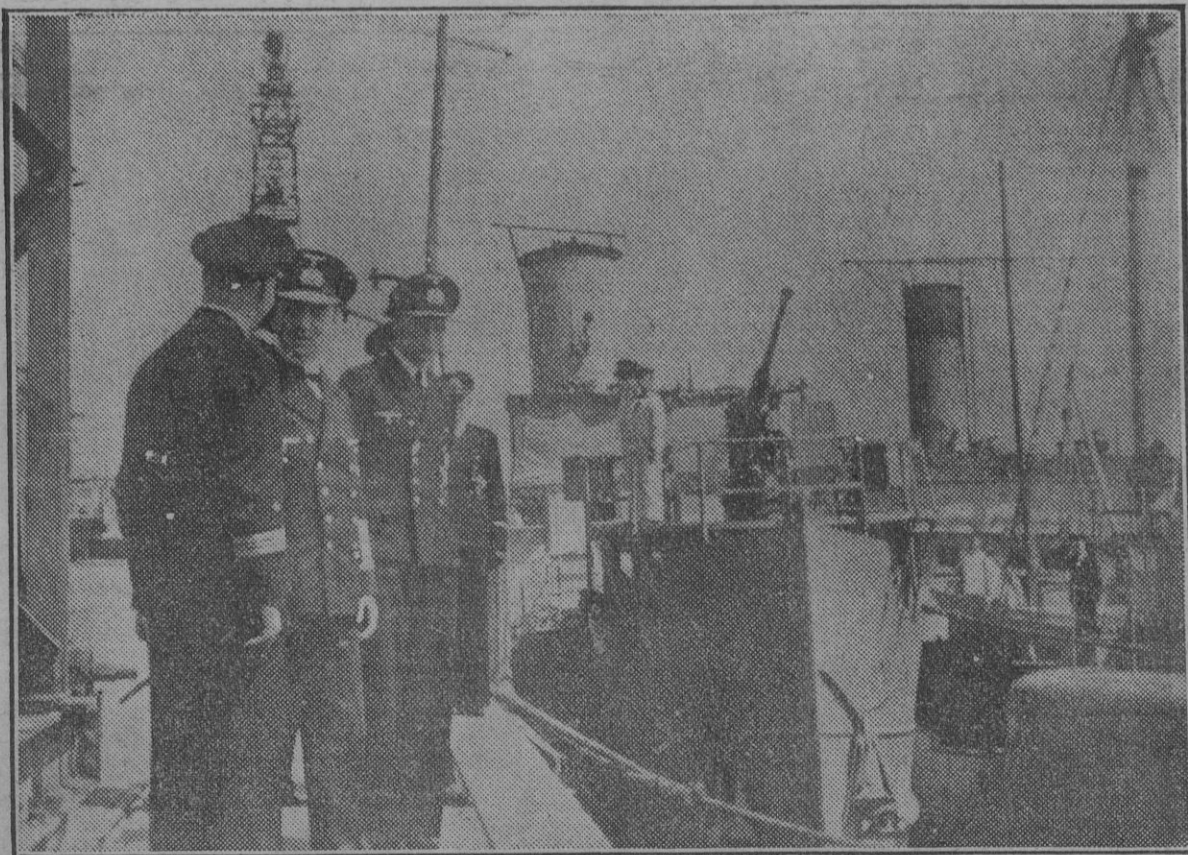
SIR STAFFORD CRIPPS

con la Unión Soviética, caracterizada ésta por las intrigas de sir Stafford Cripps, por aquel entonces embajador en Moscú, que culmina con la ruptura de hostilidades entre Alemania y Rusia por los preparativos de esta última para atacar a tracción al Reich cuando éste comenzase el asalto a las Islas Británicas. Después de concluida la alianza anglo-rusa, en junio de 1941, ratificada posteriormente mediante el Tratado firmado por Molotov en Londres, las relaciones anglobolcheviques han entrado en la cuarta etapa, que es probablemente la más significativa de todas. Actualmente no puede hablarse de cordialidad en las relaciones de los dos países. Rusia, que ha considerado siempre a la plutocracia capitalista, que encuentra en Inglaterra su expresión más característica, como el enemigo por excelencia, se siente traicionada por los anglosajones al no haberse establecido por la Gran Bretaña el famoso segundo frente. No es difícil hallar en la actualidad ecos de los conflictos pasados al analizar la actitud de Londres y Moscú frente a la cuestión del segundo frente europeo.

Desacuerdo entre británicos y rusos

Así, por ejemplo, los órganos del Gobierno soviético critican acerbamente a Inglaterra por su apatía en la apertura del segundo frente contra Alemania; pero también Inglaterra se cree en el derecho de censurar a sus aliados porque éstos no han cumplido el compromiso formal de no intervenir en la vida política interior del país amigo, y por medio

INSPECCION DEL ALMIRANTE RAEDER



El almirante de las fuerzas navales alemanas, Raeder, visitó recientemente las instalaciones y bases marinas de la costa atlántica. En la foto presencia el estado de una base de buscaminas. (Foto Iberia.)

Dos argumentos de Stalin

Con esta serie de inseguridades es natural que el viaje de Churchill no haya satisfecho a Stalin, Molotov o Vorochilov; los bolcheviques no fían en promesas de sus aliados e insisten en que éstos cambien su actitud pasiva por la activa; Stalin ha empleado dos argumentos para convencer a Churchill de la necesidad de que se lance a la insensata aventura del segundo frente: el primero es el de que, manteniéndose a la defensiva, la Gran Bretaña no puede aspirar a ganar la guerra, y el segundo, el que, aplastado el bolchevismo por el Ejército alemán y sus aliados, ni Inglaterra ni América pueden esperar la victoria en la guerra que provocaron contra el Eje. Después de su conferencia en Moscú, Churchill no regresa muy satisfecho a Londres; esperaba poder alentar la resistencia rusa y se encuentra con que los Soviets le han presentado al cobro una letra que no puede pagar. Por su parte, los dirigentes rojos tampoco han quedado contentos con la visita del "premier" británico, quien no ha podido dar la seguridad a los rusos de que este año recibirán la única ayuda que puede valerles para algo, a su modo de ver: el segundo frente.