

PANORAMA DE LA GUERRA

ROMMEL CONSERVA LA LIBERTAD DE ACCIÓN DENTRO DE LA MISIÓN SEÑALADA

LA AVIACION ANGLOSAJONA, FALTA DE CARBURANTES

Si se exceptúa la retirada de Rommel en Tripolitania, nada de marcado interés ha ocurrido la última semana en los múltiples y dispersos frentes de guerra.

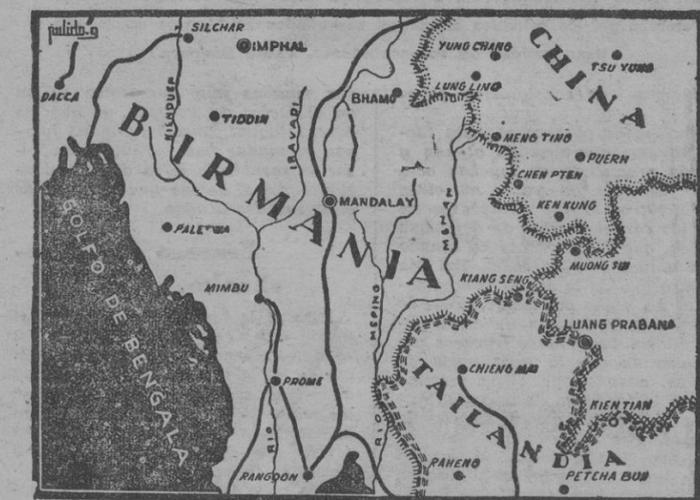
Allí, al llegar las fuerzas italo-alemanas a vanguardia de Sirte, se ha producido una pausa en las operaciones, de modo que la actividad militar desde el día 20 es reducida.

Acaso el propósito inmediato de Rommel sea hacer frente al octavo ejército obligándole a desplegar las divisiones empleadas en primer escalón, que se dice son cinco: una blindada, la séptima, y cuatro normales, séptima neozelandesa, 10 y 51 inglesa y 44 india, alguna de las cuales aparecía en el orden de batalla que en los días del Alamein se dió para el séptimo ejército, que como reserva general del Oriente Medio acantonaba en el delta del Nilo, a retaguardia del octavo.

Hasta el momento presente, la maniobra en retirada italoalemana parece va realizándose felizmente, aunque los ingleses hablan de haber cortado del grueso importantes núcleos de retaguardia.

Según sus fuentes informativas, poco después del contacto del Aghella, Montgomery emprendió una amplia maniobra por el interior de la Sirtica, tendente a atacar de flanco las columnas de Rommel en movimiento hacia el Este, seccionándolas. Esta maniobra alcanzó la carretera litoral, principal eje de repliegue a la altura de Wadi Matruki, noventa kilómetros al oeste del Aghella y separó del grueso a parte de una división blindada y una formación de infantería motorizada. A poco, una nueva maniobra del mismo tipo alcanzó un paraje sesenta y cuatro kilómetros al oeste de Natratin, separando nuevos contingentes italoalemanes del grueso.

Las unidades cercadas en uno y otro lugar entablaron fuertes combates para incorporarse al movimiento general hacia el Oeste, cuyo resultado se silenció en las informaciones británicas; pero su éxito queda plasmado en los comunicados del Eje cuando ha repetido la referencia a movimientos envol-



ventes británicos por el flanco Sur hechos fracasar rotundamente. Rommel, pues, conserva su libertad de acción dentro de la misión señalada.

Las intenciones del Eje.

El propósito conjunto del Eje en África, según se deduce de la marcha de los acontecimientos, de las informaciones oficiosas, de la opinión de los críticos militares beligerantes y de la consideración objetiva del problema militar, es concentrar sus fuerzas en un espacio más proporcionado a sus efectivos, dotado de buenas comunicaciones, que le permita sacar mayor ventaja de su posición central, mediante maniobras interiores, terrestres y aéreas, más rápidas y potentes, para cumplir la misión general de defender la cabeza de puente africana que da seguridad a Italia e impide el contacto entre los dos grupos adversarios de fuerzas terrestres y navales.

En Túnez, las operaciones, tras la pausa que siguió a la explotación del éxito de Nehring en la línea Mateur-Pont-du-Fahs, se acaba de registrar una actividad ofensiva angloamericana en forma de

ataques locales. Pudiera suceder que fueran movimientos preliminares de una nueva ofensiva de Anderson, quien en tal caso está a punto de terminar el adelantamiento de su despliegue aéreo, cuyo retraso, como dijimos oportunamente, tanto había contribuido a los recientes reveses aliados.

Por cierto que en este aspecto aéreo se asegura que las fuerzas angloamericanas han sufrido una notable escasez de carburante por imperdonables deficiencias en la organización del Cuerpo expedicionario. Sería extraordinariamente curioso que a la Aviación americana le hubiera faltado gasolina.

De la guerra en Rusia.

En Rusia, la lucha presenta semejantes características a las de la semana última.

En el sector Norte, donde nieva copiosamente, los rusos, dejando a la espalda la bolsa de Toropez, donde se dijo habían quedado cercadas diez divisiones soviéticas, han proseguido sus vanos ataques por el suroeste de Veliki-Luki. Con esto se produce una de esas curiosas situaciones tan frecuentes en la campaña invernal del Este, en donde se ha dado más de un caso en que los rusos hayan cercado un núcleo alemán y los alemanes, a su vez, envolvieran las tropas cercadoras de aquel núcleo, situación en la que se ha permanecido durante meses.

En el sector de Stalingrado las luchas más enconadas siguen registrándose en el suroeste de la plaza, sobre la directriz del ferro-

carril de Kotelnikovo, donde el general Von Hoth responde con vigorosos contraataques a los intentos soviéticos de extender su penetración. Asimismo en el interior del codo del Don las fuerzas rusas pugnan por rematar su maniobra; pero los éxitos que ocasionalmente alcanzan carecen de importancia, y sólo se consiguen a costa de fuertes pérdidas. En los últimos diez días, por ejemplo, mil seiscientos carros rusos han quedado fuera de combate.

La anotación de nueva actividad en la región de Voronej y en el Terek completa el panorama militar del Este.

El ataque de Wavell.

En el otro hemisferio, mientras las fuerzas japonesas nuevamente desembarcadas en Nueva Guinea abren una nueva etapa en la lucha por el bloqueo del Continente australiano y se ha producido un nuevo desembarco japonés en la península Lin-Chou, en China, Wavell ha emprendido una ofensiva en Birmania.

Hasta el momento, se carece de información precisa, ni los acontecimientos están suficientemente desarrollados para enjuiciar la acción, ni su alcance. Wavell hace tiempo declaró haber puesto en condiciones de defensa la frontera nor-oriental de la India, mediante obras de fortificación y la concentración de importantes fuerzas, especialmente rápidas. Hoy parece poner en práctica el principio de que el ataque es la forma más eficaz de la defensa.

El ataque partió del sector costero de la frontera norte de Arakan, se desarrolló rápidamente y conquistó sin dificultad Maungdaw y Bithidaung, noventa kilómetros al norte del importante puerto de Akyab. Desde el 18, en que suceden estas cosas, hasta hoy, no ha habido actividad, y entre los aliados se habla de que los propósitos de Wavell son de alcance limitado.

De no ser ello así, y previniéndolo, bueno será decir aquí que desde Arakan se ataca con relativa facilidad el curso medio del Irrawadi y se cae a espaldas de todo el despliegue japonés en Mandalay. Los nipones, por tanto, han de oponerse energicamente a ulteriores importantes progresiones británicas en aquellos parajes y un hipotético intento de Wavell de cruzar la cadena del Arakan, solo o en combinación con un ataque desde la región de Manipur, daría lugar a serias y encarnizadas batallas.

KURT SEITZLER, nuevo jefe de los Estados Mayores

Tiempos han de llegar en que los juicios y afirmaciones, amparados por la benéfica sombra de la paz, emitirán conceptos imparciales sobre la actual guerra y sus actores. Será llegado el momento entonces de comprobar hasta qué punto nos aproximamos a la verdad hoy considerando valores y hechos, personas y actitudes; jalones de historia, en fin, que protagonizan pueblos y hombres en los presentes instantes de lucha a muerte entre las ambiciones y los ideales.

Decimos esto porque la apreciación sincera del curso de la guerra nos impulsa a manifestar la enorme distancia que observamos; la comprobada diferencia que estimamos existe entre el actual Mando supremo del Ejército alemán y el que durante la primera guerra mundial rigió los destinos de la Alemania del Kaiser. Convencido se halla hoy el Mundo de que en la pasada contienda, si existieron defectos en el bando de los Imperios Centrales, se encontraron casi exclusivamente en el obrar de los Estados Mayores. La rigidez, inflexibilidad y la indecisión fueron pecados de los que podría afirmarse que el no condujeron al desastre —éste respondió a causas más profundas—, entorpecieron fundamentalmente el aprovechamiento del ímpetu racial, facilitando así la implaceable acción del bloqueo aliado, susceptible entonces de obtener por sí solo tremendas decisiones.

Un recuerdo superficial de la preparación y campañas de la Gran Guerra nos muestra elementos valiosos en apoyo de esta tesis. La modificación del plan Schlieffen, Verdún, la guerra bifrontal y las dilaciones antes de emprender la campaña submarina sin restricciones son ejemplos terminantes que excluyen todo comentario. Mucho tesón y valor individual hubo de demostrar el soldado alemán para que soportase victorioso cuatro años de guerra salvaje en estas condiciones. Y hoy asistimos a un espectáculo que nos lleva a sabrosas deducciones.

Se deberá, probablemente, a la influencia nacionalsocialista, que todo lo impregna, o a otras cosas; la realidad es que en el curso de la guerra estamos observando un fondo inédito en la actitud militar del III Reich. Sus Estados Mayores, personificados en hombres de ímpetu juvenil, contrastan singularmente con aquellos de 1914, y los hechos atestiguan la superioridad del cambio. Consideremos, pongamos por caso, la evolución del frente ruso o las maniobras de Rommel.

En esta semana, la Jefatura del Alto Estado Mayor alemán ha pasado a otras manos. Sometido a delicada intervención quirúrgica, el general Helder ha dejado el puesto libre a un hombre que tiene mucho de excepcional en su carrera. El nuevo jefe, Kurt Seitzler, es probablemente el único hombre que ha saltado de un golpe dos peldaños en el escalafón castrense de los generales.

(Continúa en la página siguiente.)

EL PUERTO DE BIZERTA

CIUDAD QUE PUEDE DECIDIR EL DESTINO DE LA GUERRA

Bizerta, el puerto más importante de Túnez, dista unos 65 kilómetros de la capital, a la que está unido por una moderna pista que no tiene nada que envidiar a las europeas. Sus acueductos parecen construidos con materiales eternos; sirvieron primero para irrigar los campos de trigo que cultivaban los fenicios y los romanos más tarde, y aún hoy subsisten, desafiando el tiempo, y atravesados por la carretera de Argel, que parte hacia el Oeste. La tierra es de las más fértiles que se conocen; sólo la supera en fertilidad el "taos" chino. Altos carros de dos ruedas, guiados por beberes y turbantes, animan las calles de la ciudad, atravesadas de vez en cuando por alguna blanca figura femenina embezada hasta los ojos a la clásica manera árabe. Al fin de la calle se ve el mar, y en su

orilla un olivo milenario, contemporáneo quizá de los acueductos. Dos curvas muy pronunciadas y luego la carretera libre, camiones y coches de turismo y algunos carruajes de los campesines en dirección a la ciudad. A la entrada de ésta un viejo indicador nos hace saber: "Una antigua colonia fenicia, más tarde romana. Tomada en el 661 por los árabes. Hoy una ciudad de unos 30.000 habitantes."

Lo mismo que en los demás puertos tunecinos, como Túnez, Sfax y Soussa, hay en Bizerta, a espaldas del puerto, un moderno barrio europeo con su catedral, su Hôtel de Ville, bulevares, Grand Hôtel, hospitales y cuarteles, que dan a la ciudad un aspecto burgués y provinciano de capital francesa, sólo que mucho más moderna, más limpia y más

nueva. Detrás del barrio europeo se agrupa la ciudad árabe, con sus callejuelas tortuosas, sus zocos, sus mezquitas y sus cafés, rodeada en parte por una alta muralla. La ciudad árabe de Bizerta, que ha sufrido muchos dueños en su Historia, fué circundada en el año 1785 por ciudades y fortines que la protegieran contra los ataques de las flotas enemigas. Los muros nos recuerdan el tiempo de los corsarios, en que las naves berberiscas eran el terror de la navegación en el Mediterráneo. Al lado de la ciudadela está el antiguo puerto árabe, con sus pintorescos botes de pesca pintados de azul y rojo y las redes sobre la arena. No muy distante de éste está el puerto moderno, construído por un ingeniero alemán, y al cual debe la ciudad su importancia y su rápido desarrollo. Aun-



ue Túnez posee muchos y muy hermosos puertos, no cabe duda de que Bizerta supera a todos y es el verdadero termómetro comercial e industrial de Túnez.

Como es sabido, Francia ocupó Túnez en el año 1881. Entonces la intención de los políticos franceses no era tanto la ocupación de los territorios del Bey como la explotación de los magníficos puertos naturales que el país poseía. Esto se deduce sobre todo de las declaraciones de Jules Ferry, cuando, algunos años después de la ocupación de Túnez, dijo que él había deseado esta ocupación únicamente porque con ella se ganaba el puerto de Bizerta. Todavía más abiertamente declaró el antiguo ministro de Negocios Extranjeros francés Hannotaux: "En este punto decisivo ha cavado la Naturaleza un Golfo, de cuyas 15.000 hectáreas de superficie por lo menos 1.300 son lo sufi-



cientemente hondos para que en ellas puedan fondear los mayores buques de guerra. Francia debía poseer Bizerta. Su círculo estratégico corta la costa de Sicilia y cubre toda la travesía entre Sicilia y África." Aunque hoy el arte de la guerra, los medios de transporte y el progreso en todos los órdenes bélicos han impreso una variación total a estas condiciones, no por esto dejan de ser interesantes las palabras de Hannotaux.

La bella ciudad que puede decidir el destino de la guerra está hoy alejada unos pocos kilómetros del lugar de la lucha. El Golfo que puede servir cómodamente de alojamiento a una escuadra entera será, sin duda, uno de los factores más importantes que jugarán un papel decisivo en la batalla del Mare Nostrum.

La defensa alemana en el Este

Fracaso de la táctica de Von Bock en manos de Timochenko

La ofensiva roja de invierno puede darse por fracasada al mes escaso de sus comienzos. Salvo los éxitos iniciales, siempre asociados a toda potente acción de ataque, no ha obtenido ninguno de los objetivos fundamentales que hubiesen podido compensar las cuantiosas pérdidas de hombres y material, difíciles de sustituir en las actuales circunstancias, cuando el esfuerzo de guerra de las naciones unidas se ve atraído por un nuevo frente africano.

En la lucha de dos voluntades el éxito o fracaso de cualquiera de ellas depende no tanto de los aciertos o aciertos de la parte contraria como de las medidas propias adoptadas en previsión de esa lucha. Por eso el fracaso soviético hay que buscarlo, no sólo en la defectuosa preparación de todo género en sus planes de maniobra, sino principalmente en las contramedidas que el Ejército alemán, en unión de sus aliados, había tomado de antemano, basadas en las enseñanzas que el último invierno pudo proporcionarles.

El ejército anticomunista ha esperado confiadamente la embestida roja porque su instalación sobre el suelo oriental descansa tanto en un acertado concepto de defensa como en el aprovechamiento íntegro de la enorme capacidad que en estas situaciones proporciona el moderno armamento cuando se combina con la morfología del terreno.

El primer aspecto constituye la que, a través de las informaciones de algunas agencias, se ha dado en llamar nueva táctica defensiva alemana. Según éstas, consiste en resistir tan sólo en determinados puntos del frente atacado, cediendo terreno en los restantes después de causar al enemigo el natural desgaste; los primeros, verdaderos pilares de la defensa, sirven de puntos de apoyo de los contraataques que se lanzan en un determinado momento y que, al cerrar la bolsa producida, no sólo restituyen el frente a su primitivo trazado, sino que efectúan, en la mayoría de los casos, el copo de



El blanco manto invernal envuelve ya casi toda Rusia. Ante San Petersburgo, los soldados alemanes, camuflados en blancas capas, realizan salidas de reconocimiento. (Foto Sánchez.)

las fuerzas que consiguieron penetrar.

Como puede observarse, esta táctica no encierra novedad alguna y ha sido practicada en muchas ocasiones de esta guerra y en otras anteriores; es lo que siempre se ha conocido con el nombre de defensiva elástica, que tantas veces ha sonado en la actual conflagración. Tal vez el abuso que de la citada denominación se ha hecho por los servicios de propaganda de los contendientes para ocultar determinados fracasos sea la causa de que la gran masa de lectores, cuando oye dicho término militar, lo traduzca de un modo que en ocasiones ha coincidido con la realidad. Por eso cuando, como en este caso, la defensiva elástica ha tenido su verdadera interpretación, los alemanes hayan preferido bautizarla con el nombre de "nueva táctica" para permitir apreciar al público que no está delante de una favorable desfiguración de los hechos. La mejor prueba está en lo ocurrido

por mandos muy impuestos en su en el sector de Toropez, en que los contraataques lanzados por las fuerzas germanas han permitido embolsar la respetable cifra de diez divisiones rojas, de las que algunas de ellas son acorazadas.

Fracaso de Timochenko.

Pero si la táctica no es nueva, si puede apuntarse el Ejército del Reich el mérito de una correcta aplicación de la teoría. Precisamente su dificultad estriba en la elección de los puntos que han de resistir y en la coordinación de los repliegues en forma que proporcione, unos y otros, el tiempo y el espacio necesarios para los ulteriores contraataques. El fallo de cualquiera de esos extremos es lo que ha convertido en verdaderas retiradas, llevadas a cabo con precipitación, muchas defensas elásticas. Es un arma de dos filos, pues en la misma forma que se busca el cerco de los atacantes pueden éstos envolver los puntos vitales que han de resistir. Es procedimiento para ser usado únicamente profesión y con tropas dotadas de una gran moral combativa. En ese mismo frente ruso, y no hace mucho tiempo, se ha podido observar un fracaso ruidoso de esta teoría. Fue al principio de la ofensiva alemana de verano cuando, partiendo desde Kursk hasta el bajo Donetz, las tropas de Von Bock trataban de alcanzar el Don. El mariscal Timochenko trató de ejercer una defensiva elástica en los primeros días que, al fallarle en los puntos básicos, le obligó a una retirada rápida para no dejar envuelto parte del ejército rojo. En este caso, dejando a un lado la mayor o menor aptitud de sus tropas, era un hecho incontrovertible la defectuosa elección del espacio necesario para la maniobra, pues el repliegue de las formaciones soviéticas ponía en manos adversarias regiones de importancia vital para la U. R. S. S. que no podían quedar al riesgo de una resolución adversa de la batalla.

Otra causa de los éxitos alemanes en la defensa del espacio oriental es la perfecta adaptación de las tropas al terreno. Y si en el aspecto anterior no puede hablarse de novedad, no cabe decir lo mismo en éste. Hace muy pocos años que, como resultado de los estudios críticos sobre la fortificación en la pasada guerra europea, empezó a considerarse inadecuado el sistema de trincheras continuas en zig-zag que entonces usaron todos los beligerantes. En aquella época la instalación sobre el terreno consistía en varias líneas paralelas al frente, unidas entre sí por ramales perpendiculares, constituyendo el conjunto una especie de cañamazo. Entre otros inconvenientes, obligaban a una gran densidad de tropas para defender el desarrollo tan considerable de zanjas, y principalmente su más grave defecto consistía en que si el enemigo entraba en una trinchera podía aprovecharse de ella y de los distintos ramales para avanzar protegido en estas obras que tan oportunamente se ponían a su favor. Se substituyó el sistema por pequeños puntos aislados, provistos de armas automáticas y rodeados de alambradas. No se ocupa totalmente el terreno, pero los intervalos quedan defendidos por los fuegos combinados de las distintas obras. De esta forma, aun cuando el contrario consiga ocupar alguna de ellas, queda sometido a los tiros de las inmediatas, y si quiere pro-

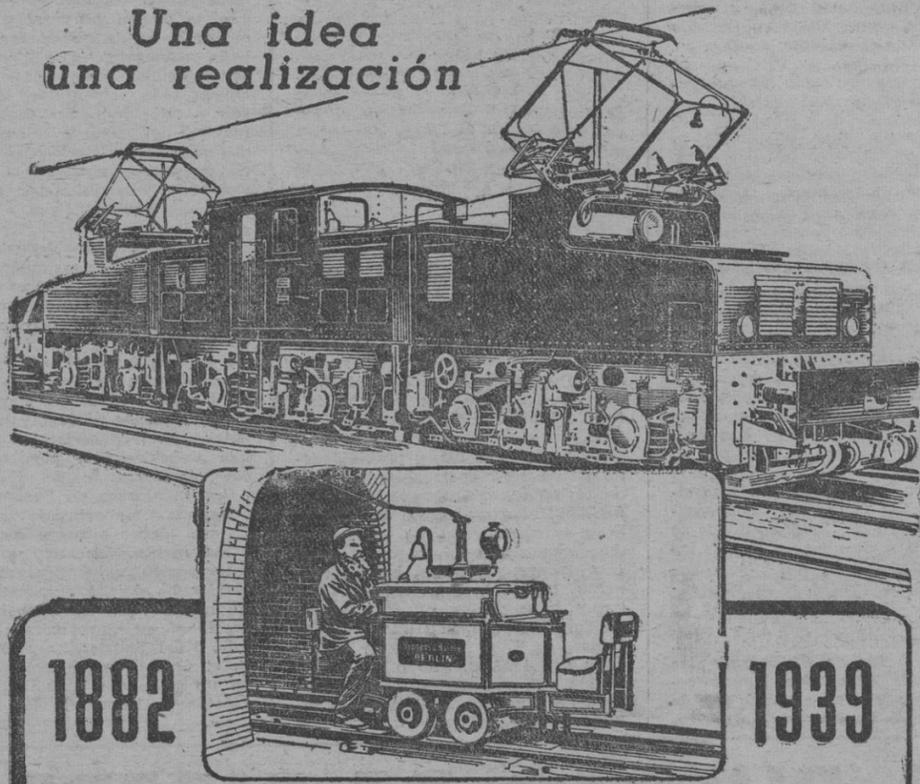
seguir su avance, ha de hacerlo al descubierto.

Nuestra guerra de liberación y los sistemas defensivos.

Este moderno sistema defensivo fue puesto en práctica por vez primera en nuestra guerra de liberación, que en tantas cosas fué el antecedente de la actual. Sin embargo, los alemanes debieron olvidarlo, pues el pasado invierno no parece fuese utilizado. La explicación más lógica quizá se encuentre en que hasta esa fecha el Ejército germano tenía un marcado carácter ofensivo, y en tal forma se había orientado su instrucción y entrenamiento; a la defensa no le dedicaban sino una parte mínima. Hoy día, que las distintas jerarquías del Reich manifestaron que pasó la época de la guerra relámpago, el ejército ha debido amoldarse a la nueva situación; de aquí el recordar lecciones aprendidas en otras latitudes y aplicarlas en el teatro oriental. De esta forma, no sólo gana la defensa, sino que se cumple uno de los principios esenciales de las potencias del Eje: la economía de efectivos, con la consiguiente formación de reservas aptas para ser empleadas en caso necesario.

En los dos factores apuntados puede decirse radica el secreto de los éxitos germanos ante la ofensiva roja. Ellos indican que no basta contar con superioridad de elementos, sino emplear los inteligentemente. Claro es que el secreto está a disposición de todos los beligerantes, y no es privativo de los países del Pacto tripartito; pero, como se ha dicho, su puesta en acción exige mandos muy experimentados y tropas entrenadas en combatir; en una palabra: ejércitos hechos desde tiempo de paz y no improvisados al calor del conflicto. En estas premisas pudiera también estar la explicación de ciertos hechos acaecidos en otros escenarios que, de no cambiar su curso, bien pudieran dar al traste con las nocientes ilusiones de pasadas semanas.

Una idea una realización



1882

1939

En el año 1882 se construyó en Alemania la primera locomotora eléctrica para minas. Perfeccionando esta primera construcción año tras año, se llegó a fabricar en el año 1939 la locomotora eléctrica de descombro, más pesada del mundo, pues su peso neto es de 150 toneladas y puede arrastrar 325 metros cúbicos, con un peso total de 1.000 toneladas. Su equipo eléctrico es de 6 motores con una potencia total de 2.000 HP.



Europa, siendo el Continente de posibilidades ilimitadas, fecunda las obras más trascendentales del mundo entero.

KURT SEITZLER, nuevo jefe de los Estados Mayores

(Viene de la página anterior.)

alemanes. En efecto, de general mayor, es decir, nuestro equivalente de general de brigada, ha pasado a teniente general, gracias a sus inigualables méritos.

Hijo de un pastor protestante, nació en Cosmar, ingresando en el Ejército en 1914. El armisticio lo sorprendió con el grado de capitán, y tras la organización de la Reichwehr, en 1923, ingresó en la especialidad de tanques, arma a la que pertenecía como coronel de Estado Mayor al inicio de la presente guerra. Con Von Kleist actuó en todas las operaciones del arma blindada (Polonia, Flandes, Balcanes y finalmente en Rusia), llegando a obtener la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro el año pasado.

Hombre de simples rasgos físicos, acentuada personalidad en las delicadas ocasiones que le depararon algunos hechos de armas. Durante la acción de Dieppe, por ejemplo, Seitzler consiguió con indomable energía mantener las posiciones atacadas por el enemigo, maniobrando sagazmente ante la avalancha enemiga, que fué expulsada sin dar tiempo a la llegada de reservas.

Kurt Seitzler, con sus cuarenta y siete años, se enfrenta hoy con una ardua tarea. La complejidad de la lucha, que requiere como nunca facultades extraordinarias en los servicios de organización y coordinación, sugiere la mágica sensación del hombre aglantado ante la tarea inaplazable de dar clima a la misión impuesta. Cuenta con incomparables elementos de apoyo, eso sí. La formidable máquina guerrera, en marcha tres años ha, prosigue su maravilloso funcionamiento en todas latitudes, y un pueblo joven, capaz e iluminado por el ideal de mejor porvenir, se estremece en sus manos ávido de gloria y fortuna. Y, sobre todos, el Führer de la Europa despierta vigila atento y seguro la evolución del caminar victorioso por rutas de éxito hacia el fatal exterminio del materialismo histórico.

Las líneas aéreas de navegación

El trazado de las rutas experimenta profundas modificaciones a consecuencia de la guerra

Las peripecias de la guerra en el mar, los peligros que acechan a la navegación en sus clásicas líneas comerciales, han dado lugar a que se recurra nuevamente a las rutas seculares que pasan por el Cabo Norte, por el de Hornos o por el de Buena Esperanza. El tráfico por los canales de Suez y de Panamá ha quedado hoy día casi totalmente reducido al servicio de las exigencias militares de la contienda. Por este motivo se le ha presentado a las potencias anglosajonas el problema de sacar el mayor partido posible a las rutas aéreas, de gran importancia sobre todo para mantener constantemente relaciones muy estrechas con los jefes militares responsables del curso de los acontecimientos en los numerosos y tan distanciados teatros de operaciones. Es una necesidad impuesta por la dispersión de los mismos, a la que escapan las potencias del Eje, tan pró-

Melbourne y Auckland en seis (completadas a través del Pacífico por la doble ruta de San Francisco a Hong-Kong y de San Francisco a Auckland), los dirigentes políticos y comerciales de Londres podían trasladarse en menos de una semana al punto más alejado del Imperio. Pero actualmente Brindisi, base de partida de las Short Empire para los recorridos trascontinentales, es territorio enemigo; Atenas, primera etapa de la línea de Oriente, ha sido ocupada por el Eje; el vuelo sobre el Mediterráneo es cada día más peligroso; Rangún, Singapur y Batavia, sobre la ruta de Australia, y Mandalay y Hanoi, sobre la del Extremo Oriente, no pueden ser utilizadas por encontrarse en manos del Japón. La ruta de las Indias, para cuya protección la Gran Bretaña ha fortificado y armado celosamente desde siglos el recorrido imperial jal-

Lagos, punto de bifurcación de las nuevas líneas del Cabo por Boma (Congo belga) y Monbassa, de las Indias por Jartum y Aden o las Seychell y Colombo, ha llegado a ser el puerto aéreo más importante de la red de las rutas británicas. Si se piensa que los Estados Unidos utilizan la ruta de seguridad Lisboa-Boloma (Guinea portuguesa)-Trinidad-San Juan-Nueva York, se ve palpablemente el único y primordial papel estratégico que juega en las circunstancias actuales el Oeste africano. La línea de la costa occidental de Africa fué organizada en 1936 por el South African Airways desde El Cabo al Congo belga utilizando material alemán: Junkers JU-52 o JU-86. Todo esto nos dice por qué deseaban tan ardentemente los anglosajones la posesión de Dakar, conseguida después de la defección de Darlan al seguir Boisson su ejemplo y romper su dependencia de Vichy.

El primero que habló de la Reserva Emperi Air Route fué el teniente coronel Muyrhead, subsecretario de Estado del Aire en la Conferencia Imperial celebrada en Mombassa en agosto de 1937. A pesar de lo costosa y difícil que resultaba su estructura y de que no serviría para mucho dicha ruta en tiempo de paz, fué decidida su realización, lo que demuestra los preparativos británicos para la guerra.

Ya en vísperas de la guerra, el 22 de junio de 1939, se efectuó el viaje Ouslou (Australia) a Mombassa (Africa Oriental) por iniciativa del Gobierno australiano, que no se sentía muy tranquilo ante la eventualidad de una guerra frente al Japón. Dicho Gobierno compró a un sabio americano, el doctor Richard Archbold, su hidroavión Cuba, del tipo Consolidated PB 2, es decir, del tipo de los grandes aparatos norteamericanos de reconocimiento, y se lo confió al capitán Taylor para hacer el viaje mencionado.

La ruta transpacífica.

La línea transpacífica California-Hong-Kong ha perdido a la vez su cabeza de línea asiática y sus tres últimas escalas: Manila, Guam y Wake. Es por la línea del Sur del Pacífico por donde los Estados Unidos y el Canadá pueden mantener sus relaciones con el último bloque anglosajón en Oceanía: Australia y Nueva Zelanda.

En 1935 se concluyó un Acuerdo entre los Gobiernos de Washington y Wellington para la creación de un enlace aéreo entre los dos países. El australiano Harold Gaty, tripulante del "Willey Post" en el primer raid aéreo alrededor del Mundo, hizo el proyecto de la línea a base de 9.600 kilómetros de recorrido, para hacer en cuatro etapas, con un total de tres días y en cuarenta horas útiles de vuelo. Hubo que utilizar las islas Howland, y, a pesar de ser territorio británico, se convirtió en base aérea norteamericana. Es, desde luego, de un gran interés militar, pues prolonga en 1.500 millas

PORTUGAL, madre de pueblos

POTENCIALIDAD DE SU ECONOMIA

Como la hermana España, Portugal, desde la vanguardia europea que mira hacia las rutas universales del mar, con una historia caliente y viva poblada de "padrones" en todos los puntos cardinales del orbe, ese vestigio en piedra que los Adelantados lisboetas de aquella hora fundacional del Imperio plantaban como símbolo de soberanía allí en los horizontes ignorados hasta entonces; pueblo de mareantes, guerreros y geógrafos, no tuvo tiempo para cular de sí, absorbida, como Castilla, por aventuras heroicas en beneficio del Mundo.

Esa febril inquietud les restó sosiego en el cuidado de las tierras solariegas de "pan llevar". Brazos y energías se iban en las carabelas que, sin descanso, partieron de las riberas del Tago, animadas por la realidad espléndida que un día, como esperanza, soñara el solitario Infante de Punta Sagres.

Muchos años el país fraterno luchó desde el Algarve a Tras-os-Montes con las barbecheras que la sangría de la emigración abría al faltar brazos, problema agudizado por las revueltas que incendiaron la paz portuguesa.

Mas si bien es cierta esa crisis económica de la tierra metropolitana, no hay que silenciar que este pueblo pudo sobrevivir gracias a las riquezas creadas sobre el brillante patrimonio colonial. Toda la incertidumbre, consecuencia de la quiebra política que como un furioso vendaval azotó la vitalidad de ese país, desapareció cuando la anarquía se hundió ante la presencia de hombres de buena voluntad dispuestos a gobernar.

Portugal se encuentra a sí misma en la persona de su jefe, el general Carmona, y la economía emproa puertos de salvación con las orientaciones del genial hacendista Oliveira Salazar, cuajadas ya en fecundas realidades.

Testimonio indiscutible de este logro es el panorama que en tal aspecto nos ofrece dicha nación, del que damos una breve síntesis.

Demografía.

La extensión territorial de la metrópoli suma 83.683 kilómetros cuadrados, que con las Azores y Madeira hacen un total de 91.764 kilómetros cuadrados. Su población va en aumento, según se demuestra en los siguientes datos estadísticos:

	Censo 1920	Censo 1930	Censo 1940
Portugal	5.621.797	6.380.347	7.166.065
Azores y Madeira	431.254	465.538	536.107

De esta población, casi en su totalidad católica, unos 15.000 son españoles, y el doble, extranjeros de otras procedencias.

Portugal es un país agrícola y ganadero, posibilidades y capacidad económica hacia la que hoy camina aceleradamente. El campo, como característica de riqueza nacional, es tan vigoroso, que estudios agrónomos recientes nos señalan que sólo el 6 por 100 de este territorio es prácticamente incultivable, lo que da un 94 por 100 de tierras aptas para el laboreo agrícola.

Las zonas económicas.

Tres grandes zonas económicas pueden distinguirse en el agro portugués: primera, la de los valles del Duero, región vinícola; segunda, la del Sur, donde se cultiva el olivo, y tercera, la de las llanuras del Alentejo, granero nacional.

Ocupan las plantaciones de vid más de 350.000 hectáreas, con un rendimiento anual de "diez millones de hectolitros; alcanzando rónimo en los mercados internacionales los caldos de Porto, Colares y Setubal.

La producción de aceite de oliva viene a alcanzar una media anual de 500.000 hectolitros, los cuales, en su mayor parte, se dedican al consumo interior.

La región cerealícola ocupaba en 1939 la extensión que se detalla, de

la que se obtuvieron los siguientes rendimientos:

	Hectáreas	Toneladas
Trigo	1.330.000	450.000
Maíz	393.000	295.200
Centeno	126.000	98.800
Avena	243.000	91.100
Cebada	64.000	39.200
Arroz	19.000	63.400

El manto boscoso ocupa el 26 por 100 de la superficie total del país, debiendo distinguirse entre sus principales especies el pino, alcornoque y castaño, de los que se obtienen para la exportación resina, trementina y corcho en cantidades apreciables.

La ganadería presenta el siguiente cuadro de riqueza:

	Milios de cabezas
Ovino	3.274
Caprino	1.296
Porcino	1.206
Bovino	905
Caballar	191
Asnal	278
Mular	122

El litoral marítimo del país encuentra en la pesca un recurso económico de importancia, dedicándose a estas faenas del mar más de 50.000 personas, las que obtienen rendimientos anuales de 224.400 toneladas, valoradas en 207.400.000 escudos.

Constituye el fuerte de esta actividad la pesca de la sardina, de la que se deriva una industria conservera (Setubal y Aveiro) de alta significación económica.

La minería.

El subsuelo es rico, mereciendo citarse entre los rendimientos minerales:

	Toneladas
Pirita	673.000
Cobre	4.900
Estafio	1.400
Plomo	1.300
Tungsteno	2.400

En carbón, la producción es deficitaria con respecto a las necesidades del país, localizándose su beneficio en tres zonas: la del Este de Oporto, cabo Mondego y la del distrito de Leira, calculándose el rendimiento anual en unas 350.000 toneladas.

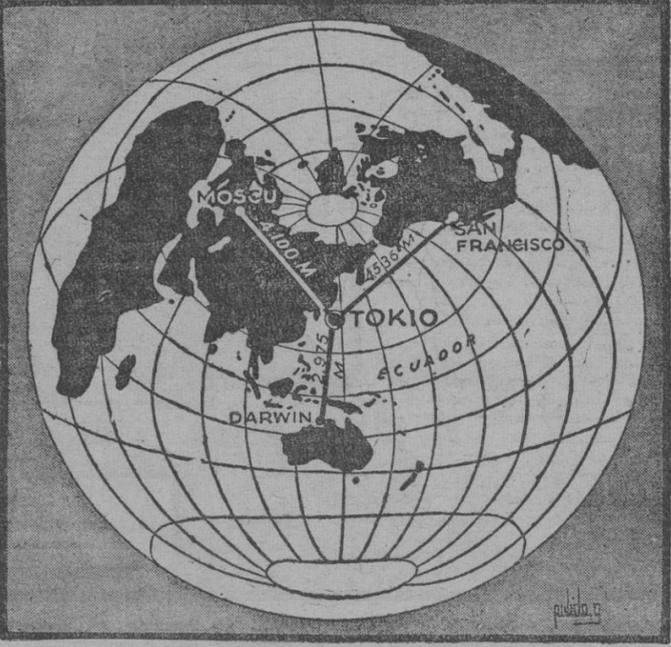
La gran industria empieza a alcanzar hoy cierto relieve, ocupándose en esta actividad más de 48.000 obreros. El algodón necesitó en su hilatura, durante el año 1938, unos 469.000 husos, siendo Porto su centro máximo. La cerámica tiene su sede en Vista Alegre, Caldas da Rainha, Gaya y Coimbra. El cemento se fabrica en Leira, y los derivados del caucho, en Lisboa y Oporto.

Su comercio exterior, en millones de escudos, estuvo representado por:

	Año 1940
Importación	2.523
Exportación	1.612

tráfico que aumentó en más de "dos mil millones de escudos" desde el año 1936.

Cuenta Portugal con 3.582 kilómetros de vía férrea, y 289.000 toneladas de marina mercante.



ximás a sus campos de batalla, y que, sin embargo, y conociendo desde el primer momento la trascendencia de las comunicaciones y los transportes aéreos, han sabido sacarle a éstos todo el provecho posible, tanto desde el punto de vista táctico como del estratégico, viéndose favorecidas con la poca dispersión de sus rutas, desarrolladas por numerosas líneas interiores fácilmente aunables en todo momento.

Desde luego, tanto Inglaterra como los Estados Unidos habían estudiado y preparado desde mucho antes del presente conflicto, con todo cuidado y esmero, las rutas aéreas, que tan grandes servicios les están prestando actualmente. Por la amplitud y dispersión de las mismas han requerido un detenido estudio y un planeamiento metódico. Después de decidirse la trayectoria que las mismas han de seguir y de establecerse sus bases de partida y de término, hay que contar con todas las bases de escala que las hagan viables y determinar las exactas condiciones meteorológicas por medio de estaciones adecuadas mantenidas en un constante enlace, y todo ello entrelazado como dentro de una tupida red por la infraestructura radio, radiogoniométrica y radiofaro, que constituye hoy día un estimable apoyo de vital importancia para mantener el contacto entre los aliados: América, el Imperio británico y la U. R. S. S.

El trazado rojo.

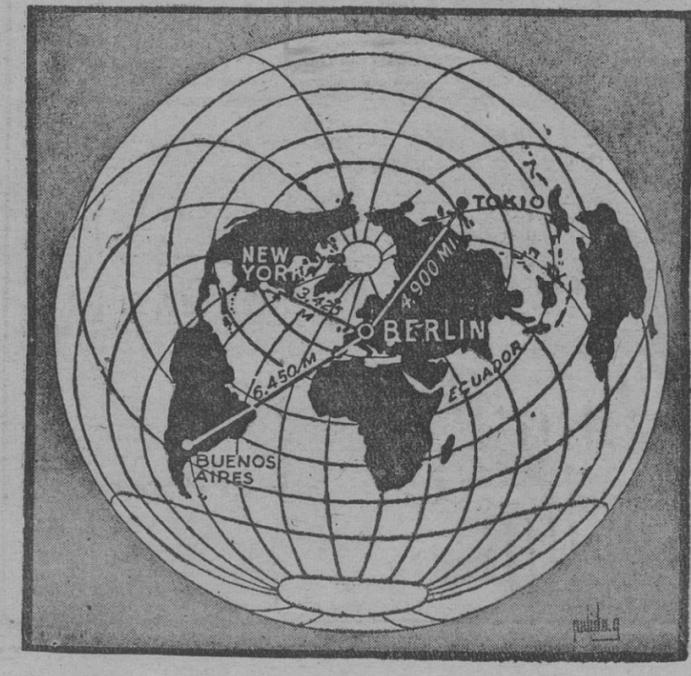
En los tranquilos tiempos de la anteguerra, en que las líneas comerciales All Red—así llamadas porque su trazado estaba inscrito en rojo en los mapas del British Overseas Airways—, permitían ir de Inglaterra a Nueva York en dos días, a Delhi en tres días, al Cabo en cuatro, a Hong-Kong en cinco y a

nado por Gibraltar, Malta, Alejandría, Suez, Aden, Socotra, y la ruta de Australia, de la cual Singapur era un bastión importantísimo, se encuentran constantemente batidas y amenazadas. Por este motivo los Blenheim, los Hurricane y los Beaufort que Inglaterra tiene que separar con desagrado de la Home Defense para socorrer al Próximo Oriente y a las Indias amenazadas, deben seguir un recorrido que hace tiempo fué reconocido y preparado como "ruta de seguridad" por los jefes, que no confiaban mucho en la invulnerabilidad de las grandes vías aéreas utilizadas en tiempo de paz.

Preparación previa.

Constantemente mantuvo la Real Aire Force un estrecho contacto y colaboró con las Imperial Airways en la creación de la infraestructura y de los enlaces radioeléctricos, así como en la creación de las estaciones meteorológicas, que habrían de servir de base para el desarrollo de las líneas aéreas comerciales y que en tiempo de guerra podrían ser utilizadas como eventuales rutas suplementarias, lo que ha venido a suceder en efecto en la actual contienda. En septiembre de 1935 fué estudiada por los ingleses la línea Londres-Lisboa, que tanta importancia tiene hoy día. En octubre del mismo año se iniciaba el estudio de las vías aéreas que enlazasen el Oeste africano con el Sudán egipcio, llevadas a término el 22 del mismo mes del siguiente año. Entre Bathurst (Gambia británica), Lagos (Nigeria) y Jartum, sobre el Nilo, por Komo, Fort Lamy (en el Chad francés) y El Easher, los Elders Colonial Airways pusieron los jalones de la arteria aérea más indispensable y vital para la política del Imperio británico en caso de guerra.

El sistema de defensa de los Estados Unidos a través del Pacífico Sur. Johnston y Palmyre Island, territorios británicos, fueron equipados asimismo por los norteamericanos. Las etapas se establecieron en Hawái, Kingmann-Reef, Pago-Pago, islas Samoa y Auckland, estableciéndose una desviación hacia Australia con bases en las islas Cantón y Enderburg.



"No son los meros problemas territoriales ni de política interna los que se plantean en estos momentos a nuestra generación; son los supremos de la existencia de nuestra fe, de nuestra civilización y de nuestra cultura, los que de nuevo se debaten."

(Palabras de Franco ante el III Consejo Nacional.)

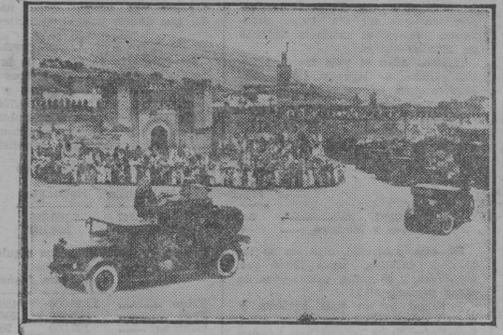
El Glaui, pachá de Marrakech, se retira a las abruptas montañas de Telouet

Aspiraba a ser el Sultán de Marruecos

Vivimos unos momentos de tan enorme trascendencia, que es raro que pase un día sin que no se nos comunique alguna nueva que modifique en algo la situación de las veinticuatro horas anteriores. Últimamente ha causado profunda sensación la noticia según la cual el pachá de Marrakech, tras de reunir sus caballos y retirarse con ellas a las abruptas montañas de Atlas, había lanzado un manifiesto en el que se negaba a reconocer la situación creada en Marruecos por el desembarco anglosajón y anunciaba su decidido propósito de resistir violentamente cualquier intento que se realizara con fines dominadores sobre sus territorios feudales, situados en las montañas. El hecho de que estas declaraciones se hayan conocido poco después de la toma de Fez, la ciudad santa, por americanos e ingleses, que ha despertado serias inquietudes entre los marroquíes, pa-

Rey de las montañas del Atlas.

El señor de Marrakech, cuya autoridad es obedecida sin disputa al-



Un desfile de carros blindados franceses por las calles de Fez, la ciudad santa del Islam en Marruecos.

rece que ha sido la causa de que muchos musulmanes se muestren conformes con la actitud tomada por el moro notable a que aludimos.

Los tesoros de El Glaui.

Hadj Tani "El Glaui" es hombre poco conocido fuera del Marruecos francés, y, sin embargo, es un personaje que por su importancia y poder tiene derecho a figurar entre los de primera categoría del mundo musulmán. Astuto, solapado y enérgico, su nombre más popular es el de "El Glaui", que indica la procedencia geográfica, es decir, las montañas de Glaui. Todos sus antecedentes fueron famosos por sus riquezas y el brío indomable de su temple guerrero. Sus posesiones territoriales se distinguen principalmente, además de su considerable extensión, por lo difícil de ser atacadas y por las facilidades naturales que reúnen para la defensa. El actual pachá de Marrakech cuenta hoy sesenta años, y sus funciones aparentes se diferencian muy poco de las de cualquier otro moro notable de los que aconsejan y obedecen al Sultán. Pero debajo de este exterior sometimiento se oculta un poderoso político que ha procurado muchas veces serios temores en el joven monarca que reside en Rabat. La nobleza de su estirpe le ha hecho sentirse siempre

guerra por todos los caídos de las montañas, es hombre de fuerte vitalidad, que no recuerda en nada a los barbudos y patriarcales dignitarios que se acostumbraban robar antiguamente el Sultán. Dotado, activo, rápido en sus decisiones y agresivo, ha permanecido muchos años en el sur de Marruecos, donde su nombre se pronuncia con veneración y respeto. De piel negra como otros muchos moros importantes, muestra externa de su procedencia racial puramente africana, pues, como es sabido, durante el siglo pasado se hizo corriente entre los Sultanes y sus magnates el importar para los harenes mujeres procedentes del África Central.

La importancia de Hadj Tani ha aumentado desde que el Sultán decidió fijar su residencia en la moderna y cosmopolita Rabat, pues mientras la corte marroquí fluctuaba entre Fez y Marrakech era indudable que la autoridad del pachá de la última de las dos localidades citadas tenía que permanecer en las sombras.

Verdadero señor feudal de los territorios montañosos situados en el Atlas, su espíritu es cosmopolita y moderno, y a pesar de su raigambre musulmana ha permanecido durante largas temporadas en la Costa Azul francesa. Estas cosas y otras muchas han contribuido poderosamente a desarrollar en él un



Vista panorámica de un barrio de Rabat, ciudad donde reside el Sultán del Marruecos francés.

fiso tástico político, que le hizo advenir muy pronto al trágico final que debía corresponder a la fluctuante e indecisa política del Gobierno de Vichy.

Sus relaciones con los anglosajones.

Conceder "El Glaui" de las intenciones del Gobierno americano sobre el Marruecos francés, optó por estrechar sus relaciones con los representantes diplomáticos del mismo, con el fin de lograr las mayores ventajas posibles en caso de que los estadounidenses y sus aliados se decidieran por la francesa intervención. Sus ambiciones iban muy lejos, y a cambio de la ayuda exigida que se le diera el puesto de Sultán, tras de destronar al presente soberano. El consúl y el viceconsúl norteamericanos fueron huéspedes frecuentes de su palacio en Marrakech, y es seguro que con habilidad diplomática adelantaban estas pretensiones y hacían promesas más o menos veladas.

Según cuentan algunas informaciones, el señor de Marrakech, al igual que muchos oficiales franceses, conocía con exactitud la hora en que había de verificarse el desembarco aliado, y es de suponer que lo esperaba con ansiedad, pues creía con él lograr una de sus anheladas ambiciones. Sin embargo, las cosas ocurrieron de una manera muy distinta de lo que se esperaba, y aunque actualmente el Sultán sea casi un prisionero y ante las puertas de su palacio monten guardia permanente oficiales y soldados americanos, continúa conservando su trono. Visto esto por "El Glaui" y convencido por otra parte de que las intenciones americanas iban mucho más lejos de los fines delicos que aparentan en sus operaciones, decidió romper toda clase de relaciones con las fuerzas de ocupación y adoptar la actitud de rebeldía que han comunicado recientemente los periódicos.

El castillo de Telouet.

Abandonando la templada Marrakech, de tan benignos inviernos, ha buscado refugio, en unión de sus caballos, en su castillo de Telouet, situado en las nevadas montañas de más de dos mil metros de altura. En el Telouet, en donde se asegura que aún hoy existen prisioneros que no verán más luz del día, está "El Glaui" seguro de toda sorpresa. Rodeado de fieles vassallos, dispuestos siempre a morir por su señor, y defendido por una naturaleza abrupta e inhóspita, parece estar decidido a esperar con calma y solitariamente el curso ulterior de los acontecimientos. Sus declaraciones tajantes y claras declaran que no se muestra propicio a reconocer en manera alguna un protectorado más o menos solapadamente americano.

Detenido en Tánez y Tenos de dificultades de orden interior los anglosajones, han tenido un nuevo perenne con la insubordinación de este importante moro notable, y si bien es cierto que no constituye el hecho por sí solo un serio peligro, también es verdad que la rebeldía podría resultar sumamente peligrosa si otros importantes magnates marroquíes se decidiesen a seguir el ejemplo del anciano y ambicioso pachá de Marrakech.

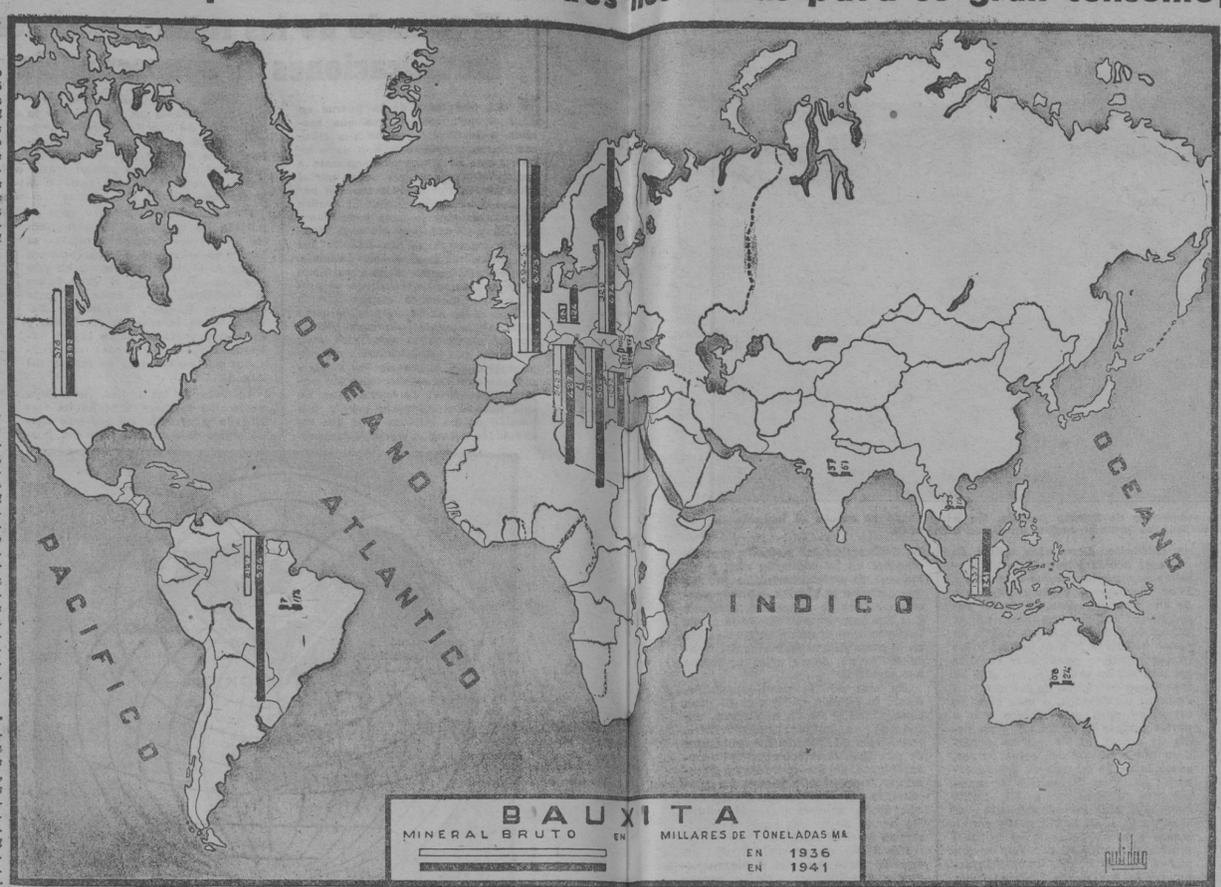
El resurgir de Les Baux.

Pocas cosas pudo decir la Historia de Francia del pueblo de "Les Baux". Tan apenas la anécdota de las rivalidades feudales de la ilustre familia provenzal que tomó su nombre, cuyas continuas expediciones militares llegaron a ser el terror de los señores vecinos. El pueblo, con sus rocas, su castillo, su iglesia y sus casas, hubiera quedado en recuerdo histórico de cuarta o quinta categoría a no ser por un hecho de singular trascendencia para la industria.

En los alrededores de Les Baux se encuentra un barro especial, cuyo tratamiento adecuado da origen al aluminio. Se trata de la bauxita, mineral que toma su nombre

EUROPA, SIN INCLUIR LAS CIFRAS RUSAS, ES EL UN VIAJE EN EL PRIMER CONTINENTE PRODUCTOR DE BAUXITA "buque del espacio"

Inglaterra está completamente a merced de la importación, y los Estados Unidos no poseen las cantidades necesarias para su gran consumo



de los elementos básicos para las economías en guerra, nos corresponde hoy ocuparnos de un metal: el aluminio, que es completamente imprescindible a los complementos. No vamos a entrar en el detalle de un curso de Técnica Industrial — en el fin de aplicaciones que materia como la que nos ocupa tiene; bastará tan sólo que recordemos su notable influencia en el desarrollo de la aviación y en toda clase de motivos que precisen componentes de poco peso, relativa flexibilidad y adecuada resistencia.

Cronológicamente, y en nuestra misma Patria, basta recordar el empleo de este metal en la acuñación de las últimas monedas de cinco y diez céntimos que han sustituido a las antiguas de cobre. La limpieza de fundición del aluminio y la posibilidad de moldeado inherente a su especial cristalización y estructura interna es muy difícil de encontrar en otros cuerpos. Hoy por hoy, el aluminio no tiene "ersatz" en la estricta acepción de la palabra, y mucho menos en Europa, cuya producción de bauxita — metal del cual se obtiene éste — deja un amplio margen para que la industria se mueva holgadamente.

La plata-arquilla de la Exposición de París en 1855.

Deville presentó en la Exposición de París, en 1855, una pieza de aluminio que había denominado "plata-arquilla" o "arquilla de plata". Los visitantes de la Exposición fueron sorprendidos, más que nada, por la liviandad del metal, que en apariencia debía pesar mucho más de lo que en realidad pesa. El aluminio es cinco veces más ligero que el plomo, así como más consistente que éste.

Deville aseguró a todo el que quiso oírle y prácticamente lo confirmó "a posteriori" — que había descubierto el procedimiento para obtener tantas cantidades cuantas se desearan del citado metal. En honor a la verdad, hay que indicar que el descubrimiento de Deville, hasta bien entrado el noventa y cinco, quedó más como especulación científica que como cosa práctica.

Juri Semjonow hace una síntesis del precio del aluminio a raíz de su obtención hasta por antes de la guerra. Hubo un primer momento en que un kilogramo costaba 2.400 marcos. De esta cifra bajó a los 250 marcos. Sólo en diez años de tratos constantes se pudo conseguir que los 2.400 marcos de que hablamos antes se redujeran a 250 marcos por kilogramo.

El abaratamiento del aluminio extendió considerablemente sus aplicaciones. Montajes ligeros y resistentes, instrumentos delicados, baterías de mar, pequeños objetos para mil usos y un sinnúmero de aplicaciones más tuvieron adecuada realización. Más adelante le llegó el turno a las aleaciones. Pudo detrasarse que la fundición de aluminio con otros metales daba origen a nuevos productos, que mantuvo la ligereza del primero, pero en mayor o menor grado las características más salientes de los mismos.

La electricidad y el costo del aluminio.

El día en que entramos la revolución causada en el mundo de la industria por la electricidad y sus derivaciones, podemos darnos perfecta cuenta de la importancia que la aplicación y transformación de la energía tiene en la historia de muchos productos. Una línea más arriba indicamos que la segunda gran batalla se libró en lo que respecta al aluminio era la de su abaratamiento. Los ensayos realizados sin tregua, poniendo en práctica procedimientos más sencillos que podríamos llamar de mecánicos, iban conduciendo la reducción del precio del costo; pero ello se realizaba de manera harto lenta.

Como modelos de transformación podemos citar las Bauxitas Italianas de las cercanías de Istra, estadounidenses y las rusas de los territorios de Ural, cerca de San Petersburgo.

También en lo que respecta al comercio y control del aluminio la economía de mercado liberal anterior de 1839 estableció sus "trusts" y "cartels". El más importante de

Distribución mundial de la bauxita.

Si examinamos el cuadro que acompaña a nuestro estudio podremos comprender la supremacía que ostenta Europa en cuanto a producción de bauxita y por ende de aluminio se refiere. Si a las cifras de producción europea añadimos los correspondientes a la U. R. S. S., la supremacía es aplastante. Por otra parte, Europa posee buenos centros de transformación y tratamiento de bauxita. Estas cifras deben considerarse como auténticamente continentales, puesto que Inglaterra está exclusivamente a merced de la importación. De todos los países que integran el Continente son Francia y los Balcanes los más favorecidos. Rusia tampoco tiene por qué quejarse, aunque si los dirigentes soviéticos, puesto que los principales yacimientos de bauxita se encuentran — como ya hemos dicho anteriormente en Tivjin-Leningrado — en zonas abastidas por la guerra o en

de la fortuna o de la gloria, siente "el vértigo de la altura". También lo sufren las aves altanaras. A veces, el águila o el condor suben demasiado y les acomete un imprevisto desvanecimiento. Es "el vértigo de la altura". ¿Y qué es eso? De momento, un sentimiento exagerado de la propia capacidad. Debil presencia de oxígeno en las capas inferiores hace de cada volador un momentáneo superhombre; se cree apto para las mayores empresas; en realidad, sufre vértigos, atollamiento y ausencia mental. En eso consiste "el mal de la altura". Y contra ese mal luchan los constructores de los modernos aviones estratosféricos, que acienden incesantemente en busca de un techo cada vez más alto, a fin de eludir el choque con los proyectiles de la D. C. A. terrestre y burlar el encuentro de los velocísimos cazas, los destructores del aire.

Esta ventaja de la mayor altura ha llevado a los ingenieros a diseñar máquinas para el cielo cuyo manejo sólo puede aprenderse en la tierra. Al menos, hay que preparar a los futuros pilotos para sensaciones novísimas y extrañas, por completo desconocidas a ras de tierra. Esto se aprende en el "buque del espacio", gran aparato en cuyo interior se reproduce exactamente las condiciones de las grandes alturas... pero que no vuela. Creo que al lector le interesará hacer un viaje con nosotros en el "buque del espacio". Ya hay "buques del espacio" en las primeras potencias aéreas del Mundo. Acercuémonos a uno de ellos.

El "buque del espacio" es una cámara de baja presión de tres toneladas; dentro de ella nos trepan todas las impresiones, reacciones e instintos recibidos de que es víctima el piloto de las grandes alturas. Se trata de un gran cilindro de acero, pintado de gris; algo así como una caldera con pequeñas ventanas o portillos. Tiene cinco metros de largo por fuera y cuatro por dentro, con un ancho o ancho de dos y pico. Frente al aparato, a lo largo de una de las paredes del hangar, vemos las botellas de oxígeno. (Todos ustedes las conocen de los inhaladores de oxígeno que usamos al ir a la montaña. El desconocido locutor añade que sentiremos unos síntomas análogos a los del que ha ingerido mucho alcohol.

—La facultad de reconocerse a sí mismo es lo primero que se pierde con el alcohol — nos grita —. Todos ustedes saben lo difícil que es convenir al amigo borracho de que no está en condiciones de manejar su auto.

Seguimos ascendiendo. Al menos, así nos lo dice el altímetro. Deglutimos aire para igualar la presión entre las paredes interna y exterior del Impingo. No se va tan mal. Incluso podemos redactar algunas impresiones en nuestra libreta de notas. Aquí está. El lápiz corre sobre el papel cuadrado. ¿Qué es esto? ¿Qué hemos escrito aquí? ¡Si es una sarta de disparates!... El alumno sen-

trágeno nuestro sistema venoso y evitar una grave enfermedad. Asimismo nos indican cómo debemos bostezar, tragar el aire, mantener apretadas las cejas, el de la nariz y soplar para evitar la ruptura del Impingo. Nos preguntan si hemos comido o bebido mucho. El agua pasosa está proscrita. Si antes del ascenso se ha hecho una refección abundante o se ha bebido un par de botellas de gaseosas el novel aviador puede hincharse como un sapo. Los gases en su estómago multiplicarán por cuatro veces su volumen al nivel del mar y sufrirá un ataque agudo de inflamación abdominal.

—Eso es todo; subamos — nos ordenan.

Con nosotros suben uno de los médicos y varios alumnos. El doctor nos ajusta el aparato de oxígeno. Soltamos la hebilla del cinturo, para sentirnos más cómodos en la altura. Luego hacemos varias pruebas. Una de ellas consiste en estirar unas bandas de caucho a través de unos colgadores de colores varios. Se encienden. Después nos dan una hoja de papel con varias letras escritas. El juego consiste en tachar todas las H que están seguidas de una R, menos cuando detrás de la R hay una S. Lucimos nuestras habilidades sin ningún compromiso.

En esto se cierra la puerta del aparato; una puerta espesa, doble o triple, con una banda de caucho para adherirla sólidamente al marco. Ya estamos incomunicados con el mundo exterior. Sentimos como un sibilido; nuestros ojos siguen la rápida evolución de la aguja del altímetro. ¡Subimos a razón de 400 metros por minuto!

—¿No podemos moverlos! Una fuerza invencible nos sujeta al sillón. El médico aproxima una máscara de oxígeno a la boca del alumno. Revolve en menos de un minuto y ya no se despierta de la máscara.

También a nosotros se nos va la cabeza. A costa de un gran esfuerzo no alzamos la máscara e inspiramos profundamente. ¡Es algo delicioso! La cabeza se despeja y la luz del buque parece más brillante, como en un día de febrero. Ahora recordamos que antes de partir nos dijeron que el obscurocimiento de la visión es otro de los efectos de la falta de oxígeno. El médico nos toma el pulso. Este se había elevado de 64 a 96, para bajar a 72 después de unas cuantas inspiraciones de oxígeno.

Repetimos las pruebas a 6.000 metros. Apenas despejada la cabeza, abandonamos la máscara. Esta vez resulta algo insoportable la tarea de estirar las bandas de caucho. Tampoco logramos terminar la prueba de tachar las letras.

Nueva orden para que nos pongamos la máscara. Desde ahora llega la voz del otro médico: —Respirando oxígeno, vamos a subir a 7.000 metros.

Desde allí descendemos a razón de 500 por minuto. A cada instante tenemos que apretar la nariz y soplar para equilibrar la presión en nuestros oídos. Un alumno levanta la mano con ademán angustiado. El doctor grita: "¡Alto!" y el buque permanece inmóvil. El buque asciende de nuevo unos 300 metros, porque el alumno le duele horriblemente un oído, a causa de haberse cerrado la trompa de Eustaquio del lado derecho. Permanece varios minutos soplando, bostezando y mascando, hasta que se le abre la comunicación del oído interno. Continuamos el descenso. Aumentan la humedad y el calor. Sudamos abundantemente. Un sibilido y se abre la puerta del "buque del espacio". Hemos llegado.

En realidad, nunca salimos del aeródromo; pero no por eso dejamos de correr todos los riesgos del "vértigo de la altura".

Se dice que el hombre, elevado súbitamente a la cumbre del Poder político, de la fortuna o de la gloria, siente "el vértigo de la altura". También lo sufren las aves altanaras. A veces, el águila o el condor suben demasiado y les acomete un imprevisto desvanecimiento. Es "el vértigo de la altura". ¿Y qué es eso? De momento, un sentimiento exagerado de la propia capacidad. Debil presencia de oxígeno en las capas inferiores hace de cada volador un momentáneo superhombre; se cree apto para las mayores empresas; en realidad, sufre vértigos, atollamiento y ausencia mental. En eso consiste "el mal de la altura". Y contra ese mal luchan los constructores de los modernos aviones estratosféricos, que acienden incesantemente en busca de un techo cada vez más alto, a fin de eludir el choque con los proyectiles de la D. C. A. terrestre y burlar el encuentro de los velocísimos cazas, los destructores del aire.

Con nosotros suben uno de los médicos y varios alumnos. El doctor nos ajusta el aparato de oxígeno. Soltamos la hebilla del cinturo, para sentirnos más cómodos en la altura. Luego hacemos varias pruebas. Una de ellas consiste en estirar unas bandas de caucho a través de unos colgadores de colores varios. Se encienden. Después nos dan una hoja de papel con varias letras escritas. El juego consiste en tachar todas las H que están seguidas de una R, menos cuando detrás de la R hay una S. Lucimos nuestras habilidades sin ningún compromiso.

En esto se cierra la puerta del aparato; una puerta espesa, doble o triple, con una banda de caucho para adherirla sólidamente al marco. Ya estamos incomunicados con el mundo exterior. Sentimos como un sibilido; nuestros ojos siguen la rápida evolución de la aguja del altímetro. ¡Subimos a razón de 400 metros por minuto!

No sabemos a qué altura estamos cuando desde un micrófono situado fuera del "buque" nos advierten que vamos a sufrir un "mareo estratosférico". El desconocido locutor añade que sentiremos unos síntomas análogos a los del que ha ingerido mucho alcohol.

—La facultad de reconocerse a sí mismo es lo primero que se pierde con el alcohol — nos grita —. Todos ustedes saben lo difícil que es convenir al amigo borracho de que no está en condiciones de manejar su auto.

Seguimos ascendiendo. Al menos, así nos lo dice el altímetro. Deglutimos aire para igualar la presión entre las paredes interna y exterior del Impingo. No se va tan mal. Incluso podemos redactar algunas impresiones en nuestra libreta de notas. Aquí está. El lápiz corre sobre el papel cuadrado. ¿Qué es esto? ¿Qué hemos escrito aquí? ¡Si es una sarta de disparates!... El alumno sen-

trágeno nuestro sistema venoso y evitar una grave enfermedad. Asimismo nos indican cómo debemos bostezar, tragar el aire, mantener apretadas las cejas, el de la nariz y soplar para evitar la ruptura del Impingo. Nos preguntan si hemos comido o bebido mucho. El agua pasosa está proscrita. Si antes del ascenso se ha hecho una refección abundante o se ha bebido un par de botellas de gaseosas el novel aviador puede hincharse como un sapo. Los gases en su estómago multiplicarán por cuatro veces su volumen al nivel del mar y sufrirá un ataque agudo de inflamación abdominal.

—Eso es todo; subamos — nos ordenan.

Con nosotros suben uno de los médicos y varios alumnos. El doctor nos ajusta el aparato de oxígeno. Soltamos la hebilla del cinturo, para sentirnos más cómodos en la altura. Luego hacemos varias pruebas. Una de ellas consiste en estirar unas bandas de caucho a través de unos colgadores de colores varios. Se encienden. Después nos dan una hoja de papel con varias letras escritas. El juego consiste en tachar todas las H que están seguidas de una R, menos cuando detrás de la R hay una S. Lucimos nuestras habilidades sin ningún compromiso.

En el término de noventa días debe el trabajador a domicilio entregar su declaración jurada que acredite la profesión, edad, estado y empresarios para quienes trabaja. La Obra Sindical de Previsión Social, José Antonio, 69, ofrece su ayuda para llenar esta formalidad.

En el término de noventa días debe el trabajador a domicilio entregar su declaración jurada que acredite la profesión, edad, estado y empresarios para quienes trabaja. La Obra Sindical de Previsión Social, José Antonio, 69, ofrece su ayuda para llenar esta formalidad.



El "buque del espacio" en las primeras potencias aéreas del Mundo. Acercuémonos a uno de ellos.



El "buque del espacio" en las primeras potencias aéreas del Mundo. Acercuémonos a uno de ellos.

UNA NOCHE EN TSARKOIE SELO

EL AMOR DE NICOLAS II

Un vendedor de pescado de San Petersburgo había visto al Zar de todas las Rusias paseando en una barca río arriba. De su melancólica silueta se desprendía el desaliento. El silencio eurasiático que aplastaba la alegría rusa de Kiev a la Manchuria se había hecho carne viva en la personalidad del Zar. El padrecito sufría. Y el hombre rudo, trabajador y miserable como cien millones más no lo comprendía bien porque no concebía desgracia ni pesares en un hombre poseedor de mil palacios y heredero de un régimen de autocracia tan suya como trescientos años de dinastía. Sin embargo, Nicolás II padecía y presentaba la gran tragedia que se avecinaba. Sólo una imagen constante amparaba su inexplicable angustia cual luz vivísima en la inmensa tiniebla de su aburrimiento imperial: la Emperatriz Alejandra Feodorovna.

Todos los biógrafos que han es-



Nicolás II y el zarevich.

Estudiado la interesante vida y personalidad de Nicolás II han coincidido en una cosa, a pesar de divergir en muchas; un solo detalle une las más variadas narraciones históricas del reinado del Zar, un solo punto de vista idéntico en biógrafos e historiadores: su amor a la Emperatriz. Cuántas teorías aplicables a la personalidad de Nicolás se han sustentado, en su favor o en detrimento, pintándolo como producto deleznable de una más deleznable sociedad o como víctima de un tiránico régimen que comenzó en su ruina por aplastar a sus adeptos, todas las imágenes especulativas en fin de la figura del último de los Romanoff, coinciden en el punto de pasión imperial por su compañera en el Trono y en la desgracia. Podrá decirse que Nicolás fue un mal Emperador, que tuvo magníficos ejemplos de dos estilos diversos en su abuelo y en su padre, a los que no

supo emular ni en fuerza de carácter ni en comprensión con sus súbditos; mas lo que no puede negarse es que fué un buen padre y mejor marido. Su historia como Zar y sus actos políticos, que no nos cabe enjuiciar, están ahí en el umbral de la modernísima Historia, en docenas de buenos libros, en la raíz de los atroces acontecimientos octubristas. Su vida de esposo amante y entregado al cariño de sus más allegados ha quedado en el hoy triste ambiente del bellissimo palacio imperial de Tsarkoie Selo.

Un oficial de la guardia cosaca cuenta en sus Memorias, escritas con un estilo rudimentario pero sincero, que un día pudo apreciar "la gran verdad del amor imperial" en el recinto feliz de Tsarkoie. El asegura haber oído silbar al Zar de todos los rusos para avisar—según tenían convenido—a la Emperatriz que había concluido su trabajo. Ella, que llamaba "sunshine" a su bello Nicolás, acudía solícita a su encuentro. Juntos paseaban por los silenciosos jardines del palacio mientras se contaban sus respectivas ansiedades y satisfacciones del día. Entonces escribía Nicolás en su diario: "Hoy he paseado con Alix por el jardín. Hemos dispuesto de mucho tiempo y he olvidado las contrariedades que me causaron otros asuntos. Nunca podremos separarnos." El mismo oficial cosaco dice que aquella noche de su guardia en el interior del recinto palaciego descubrió a Nicolás a través de los largos pasillos de mármol que separaban sus habitaciones oficiales de las de la zarina cuando portaba entre sus manos un gran ramo de rosas rojas.

Decía de Nicolás un periodista antidinástico: "Es incomprensible que un hombre que tuvo demasiado tiempo para amar como un burgués no lo empleara en parte para convencerse de la estulticia de sus ministros." Pero esta afirmación carece de lógica y de veracidad en su segunda parte, porque se puede no amar ni comprender a la vez, y además porque Nicolás sabía todo cuanto debía saber de sus ministros. Tal vez lo que ignorase, como todos los Romanoff, fué el significado del monstruoso silencio del pueblo ruso. Cierta día, como aquella otra víctima de su propia política, Luis XVI de Francia, había de preguntar al último general del Ejército imperial que quedaba por abandonarlo: "¿Cómo es posible tanto odio en un pueblo al que jamás he odiado?" (Dógol.)

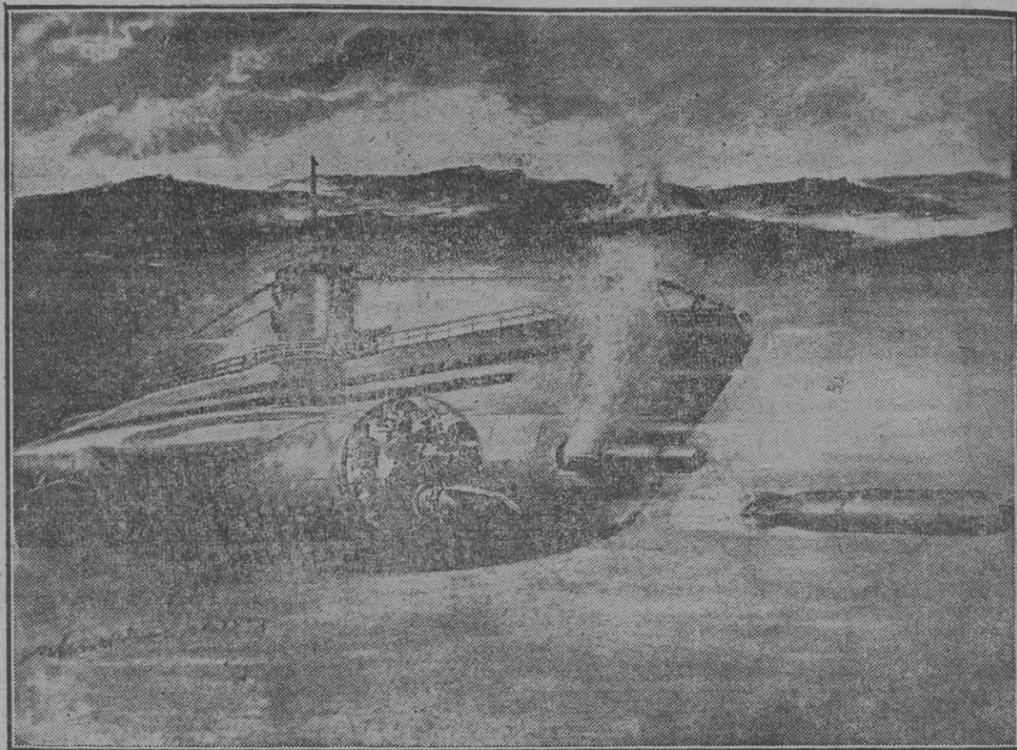
Nadie sabe qué fué de la familia imperial después del asesinato del Zar en la casa del ingeniero Ipatiev. Pero hasta entonces todos los que presenciaron escenas familiares de las reales personas comprobaron que las veladas transcurrían como una noche más en las deliciosas habitaciones de Tsarkoie Selo. Las mismas atenciones y el mismo desvelo paternal en Nicolás. El hombre que pareció ignorar el sentido político de un gran Imperio se mostraba condecorador de los deberes de buen padre burgués. Aun delante de sus atroces guardianes.



La familia imperial rusa.

SUBMARINOS DE BOLSILLO

Características y actividad de estas unidades, con las cuales el Japón inició y prosigue su inigualable serie de éxitos



He aquí un interesante modelo de submarino de bolsillo japonés. En el grabado se recoge el instante en que el torpedo es lanzado contra un barco adversario.

Los recientes ataques de los submarinos nipones dan novedad a un estudio sobre los pequeños submarinos que el Gobierno japonés ha hecho construir en el mayor misterio para forzar la entrada de las bases navales enemigas, de las que el desastre de Pearl Harbour, ha revelado la existencia. Tokio reconoció entonces que cinco de estas pequeñas unidades no volvieron de esta peligrosa operación. Estos barcos tienen más bien el aspecto de grandes torpedos automóviles que de submarinos de tipo clásico; adoptan, sobre poco más o menos, la forma siguiente: el casco es liso y el dispositivo de inmersión y el timón están colocados al otro extremo en la prolongación de aquél. La roda está dotada de un aparato cortarredes, que se continúa hasta la parte de las hélices por un fuerte hilo. Las hélices, así como el timón, están protegidas contra las redes y otros obstáculos que cierran en tiempos de guerra la entrada de los puertos o de las bahías militares. Todas estas defensas son necesarias a estas máquinas encargadas de franquear los pasos estrechamente vigilados. Por idéntica razón son máquinas silenciosas y fácilmente manejables, ya que su débil contectura no les permite tratar de romper los diques y las redes; han de poder introducirse rápidamente y sin crear remolinos denunciadores de su presencia, aprovechando la abertura de una de las puertas de cierre en el momento de un movimiento del navio enemigo. La longitud de estos submarinos es de alrededor de doce metros cincuenta centímetros (12,50 metros); la anchura, de 1,50 metros, y el casco, de acero, de seis milímetros solamente, está dividido en cinco compartimientos, del que se eleva un quiosco de un metro cuarenta centímetros de altura (1,40 metros). Se puede evaluar su desplazamiento en 10 toneladas, y están provistos, como los más grandes sumergibles, de un mecanismo de doble propulsión; un motor eléctrico para la inmersión y uno de aceite pesado para la marcha en superficie. Se estima que su radio de acción en superficie llega a las 200 millas, a la velocidad de 15 nudos; pero puede sostener la velocidad de 24 nudos durante un corto tiempo, y los 20 nudos a media inmersión. Por otra parte, la posibilidad de permanecer sumergido durante ocho horas en ruta a la velocidad de cinco nudos es suficiente para intentar operaciones como las de Pearl Harbour y Sydney. Dos torpedos, colocados en dos tubos fijos de la roda, constituyen su armamento. La violencia de la explosión de las máquinas de este calibre no es comparable a las de los torpedos de 533 o de 550 que llevan habitualmente los torpederos y submarinos, en los que el peso de la carga es, sobre poco más o menos, el doble; pero ello no es suficiente siempre para hundir un gran barco, los efectos de los 110 a 120 kilos de trilita o de otro explosivo moderno son suficientes para dañarlo gravemente y ponerle fuera de combate durante varios meses.

Se sabe que estos submarinos son biplazas, llevando solamente un oficial y un marinero, probablemente

un mecánico. Doscientas millas de radio de acción y superficie no permiten esperar un ataque como el de Pear Harbour o Sydney partiendo de una base japonesa. El Japón posee barcos nodriza, que llevan varios submarinos de bolsillo con objeto de poder acercarse lo más posible a las costas enemigas para poder realizar así una acción más efectiva. Así ha transformado alguno de sus antiguos cruceros acorazados, o más bien ha arreglado para este empleo uno o varios buques de carga de gran radio de acción. Mejor que un verdadero navio de guerra, estos barcos, camuflados de los colores del adversario, están en disposición de aproximarse rápidamente a las costas enemigas sin ser descubiertos ni identificados. El Japón posee por lo menos unas veinte unidades de 2.000 toneladas, armadas con una o dos piezas de 127 ó 140, independientemente de los tubos lanzatorpedos. Tokio ha construido barcos de este tonelaje después de 1922, inspirándose en los planos de los grandes submarinos alemanes. Su radio de acción es de 15.000 millas en superficie, a la velocidad de 12 nudos.

A pesar de todo, no se pueden hacer muchas ilusiones sobre los resultados reales de un bombardeo por estos navios. Se ha comprobado que el tiro de un navio de guerra, especialmente el de un submarino, no produce efectos muy destructivos. El efecto moral que producen es mayor y es en el que reside el verdadero interés de estas operaciones. Esto se pudo comprobar en Francia, durante la guerra del 14, cuando un submarino alemán enviaba algún obús sobre los Altos Hornos de Boucan, en la desembocadura del Adour.

La destrucción fué pequeña, pero la emoción en la población civil y en las esferas gubernamentales fué tal que obligó a la Marina a tomar nuevas medidas de seguridad, haciendo que las baterías suplementarias que tuvieron que instalar urgentemente en la costa fuesen retiradas del frente de tierra, donde eran utilizados sus servicios.

En una nación como Australia, donde la opinión pública es de gran sensibilidad y donde la Prensa, entrenada en noticias sensacionales, manifiesta fácilmente los incidentes de este tipo, resultaron análogas consecuencias de las operaciones japonesas. Seguramente fueron los submarinos del tipo "crucero" los que efectuaron el reciente raid contra los barcos de guerra ingleses anclados en la rada de Diego Suárez.

En 1938, el general Araki, en aquella fecha jefe del Gobierno japonés, proclamaba: "Toda nación que intente detener la marcha del Japón deberá ser destruida sin piedad, de tal forma que no pueda rehacerse..." En la furiosa lucha que el Japón ha entablado contra las potencias anglosajonas éste ataca sin descanso desde hace seis meses, y hay que señalar que en el mismo tiempo en que el Japón debe controlar las inmensas zonas conquistadas a los angloholandeses, sus submarinos atacan la navegación comercial en las cercanías de la India y la Marina japonesa lleva con éxito a millares de kilómetros de sus bases ambiciosas expediciones aeronavales contra las islas Aleutianas y Midway, realizando además audaces ataques de diversión por medio de sus submarinos en las costas de Madagascar y Australia.

EN EL LAGO ILMEN



Puestos avanzados de artillería localizan en el mapa los fortines enemigos para hacerlos blanco de sus baterías. (Foto Orbis.)

FOUCHE MURIO EN TRIESTE HACE HOY CIENTO VEINTIDOS AÑOS

Una vida pródiga en ambición, felices intrigas y traiciones

Se cumplen hoy ciento veintidós años del ocaso de una de las figuras más interesantes de la Revolución y primer Imperio francés: Joseph Fouché. Vive durante una época crucial en la Historia, en la que se ventila una mal llamada Edad Moderna para dar acceso a los que en realidad van a ser los tiempos modernos. Francia—y concretando aún más, París—es durante este período el eje de la agitada vida política de Europa. En estos años estelares de la Humanidad necesariamente habían de producirse vidas extraordinarias, que con su personalidad han marcado un hito en la Historia. Pero no fue éste el destino ni el mérito de Fouché. El, junto a los genios de la política o de la guerra, brilla por su personal maquiavelismo y sale triunfante de los bruscos y radicales avatares políticos de su tiempo. El eterno traidor se ha llamado a este hombre, que fué sólo constante con su propio miedo.

El 31 de marzo de 1759 ve la luz primera en el seno de una modesta familia bretona de marineros y mercaderes. Pero no van a ser sus preferencias para el mar o el comercio, a los que podría inclinarse el ambiente familiar. Hijo de una piadosa familia, siente desde niño la vocación eclesiástica, y a los diez años ingresa en la Congregación del Oratorio, donde rápidamente recibe las órdenes menores. Su amor al estudio le lleva al cargo de prefecto e inspector en el Seminario de Nantes, donde explica Matemáticas y Física.

Revolución y nueva vida.

El año 1789, y con él la Revolución, le sorprende de profesor en el colegio de su Congregación en París. Aquí queda truncada para siem-



pre su vocación religiosa y se descubre su gran pasión por la Intriga política. Conoce a Lázaro Camot y Robespierre, al cual ayuda económicamente para ir a Versalles y actuar en la Asamblea de los Estados Generales. Decidido a romper con su vida pasada, renuncia a los hábitos y lleva a cabo un matrimonio de conveniencias con la hija de un comerciante, rica y no muy agraciada.

Sus actividades políticas como fundador del Club "Amis de la Constitution" le valen el nombramiento de diputado de la Convención en 1792. Es designado procónsul de la Convención en Lyon, en compañía de Collot d'Herbois, para el exterminio de la ciudad, que había reaccionado contra los horrores de los asesinatos de París. Los dos delegados asesinaron a las dos terceras partes de la población mediante largos fosos, donde caían los cadáveres barridos por la metralla. En menos de un mes de actuación, Fouché puede escribir a los gerifaltes de la Convención: "Lyon hizo la guerra a la libertad; Lyon ya no existe."

Es ésta una de las más negras páginas de la vida de Fouché, donde ciertamente no escasean las defeciones. El fué el instigador del complot del 9 Thermidor que acaba con el poder y la vida de su antiguo amigo Robespierre; él quien se deshace de sus compañeros Tallieu y Barrás, después de utilizar a este último para el golpe de Estado de 18 Fructidor.

Su amistad con Napoleón.

Estó mismo año conoce, por medio de su amiga Josefina, a Napoleón

Importancia de la juventud en la historia moderna de Alemania

Su expresión y desarrollo

El movimiento juvenil, fenómeno de indudable importancia en la historia moderna de Alemania, se inició a fines del siglo pasado, en una época del más profundo materialismo. La educación revestía normas estrictas y no se manifestaba ninguna disposición en reconocer a la juventud sus derechos naturales y carác-

ter propio. Tampoco puede encontrar la juventud la oportunidad de expresión y desarrollo conforme a su verdadera naturaleza, que la permitiera más tarde llegar a ser un buen patriota y buen ciudadano. Sin embargo, el espíritu combativo de la juventud, que se sentía oprimido y trabado en sus aspiraciones, se iba concretando poco a poco, y el toque del clarín lo dieron algunos renovadores jóvenes y entusiastas, entre ellos Hermann Lietz y el doctor Wynecken. Ellos fueron los que fundaron los primeros centros de enseñanza libre en el campo; los Institutos en Ilsenburg, Hamburgo y Wickersdorf, en los cuales pudo manifestarse el espíritu de la juventud y de la camaradería entre los alumnos y el maestro, carente en las ideas reinantes, que no permitían una comunidad verdadera entre el maestro y alumno. Casi al mismo tiempo, e independientemente de estas tentativas de reforma escolar, surgió en un barrio suburbano de Berlín, en Steglitz, otro movimiento, el de los "excursionistas", que se extendió rápidamente por toda Alemania. En el año 1896, un alumno del Instituto, Karl Fischer, reunió a su alrededor a algunos compañeros de estudios, todos ellos de espíritu combativo y enemigos de la rutina diaria. Fischer conducía a sus amigos en los días de asueto a las praderas que se extienden al sur de Potsdam, algunas veces más lejos, en la Marca de Brandemburgo, y más tarde sus excursiones los llevaron hasta los lejanos bosques de Bohemia. Las lecciones y conferencias en los alrededores de Berlín, y en Bohemia, y a las orillas del Nuthé, ejercieron una gran influencia en la vida de la juventud, que quince años más tarde, al estallar la guerra mundial,



Los muchachos han atendido al mandato del jefe de la Juventud alemana, Atman, que dice: "Cuidad las telas, cueros, gomas..."

agrupaba alrededor de este movimiento sesenta mil afiliados, difundidos por toda Alemania. Otros grupos, constituidos simultáneamente, pretendían implantar las más diversas reformas. Consecuencia de ello fué una disgregación, que terminó cuando los elementos directivos apóstoles de la nueva época decidieron reunirse en la cumbre del Alto Meissner todos los grupos para llegar a un mutuo acuerdo, naciendo de esta reunión la "Juventud Libre Alemana", gran Asociación unificada, que adoptó como primer fundamento organizar su vida a libre albedrío, asumiendo la responsabilidad consiguiente y la firme resolución de defender su libertad con todas sus consecuencias. La guerra suscitó grandes desconciertos en sus filas, mientras unos luchaban a favor de la revolución otros lo hacían para combatir a los anarcospartaquistas, viendo en la victoria del bolchevismo un peligro inminente para la Patria y la raza. Una tentativa de reconciliación y de concordia iniciada en abril de 1919, en Jena, fracasó por completo.

Los jefes actuales de la Juventud Nacional-socialista no niegan los méritos que en su tiempo se acreditan los "excursionistas" de Karl Fischer. Las ideas y normas del movimiento de la "Juventud Libre de Alemania" han creado las bases fundamentales sobre las que se apoya también la Juventud Hitleriana, como, por ejemplo, el principio de la dirección autónoma de la Ju-

ventud, el antagonismo hacia los conceptos anticuados de la burguesía y la estima hacia la tradición nacional, el compañerismo, etc.

Y no obstante aquel primer paso dado en público, la reunión de octubre de 1913 celebrada en la cumbre del Alto Meissner resultó ser sólo un primer impulso de lo que la juventud actual busca en los antiguos informes de aquella reunión tan importante. Los precursores tuvieron la valentía de exponerse a las burlas públicas, lo mismo que diez años más tarde hubieron de soportar impávidamente los combatientes del Nacional-socialismo. La Juventud Hitleriana heredó del antiguo movimiento alguna que otra forma exterior; pero lo substancial y el espíritu lo ha recibido de Adolfo Hitler.

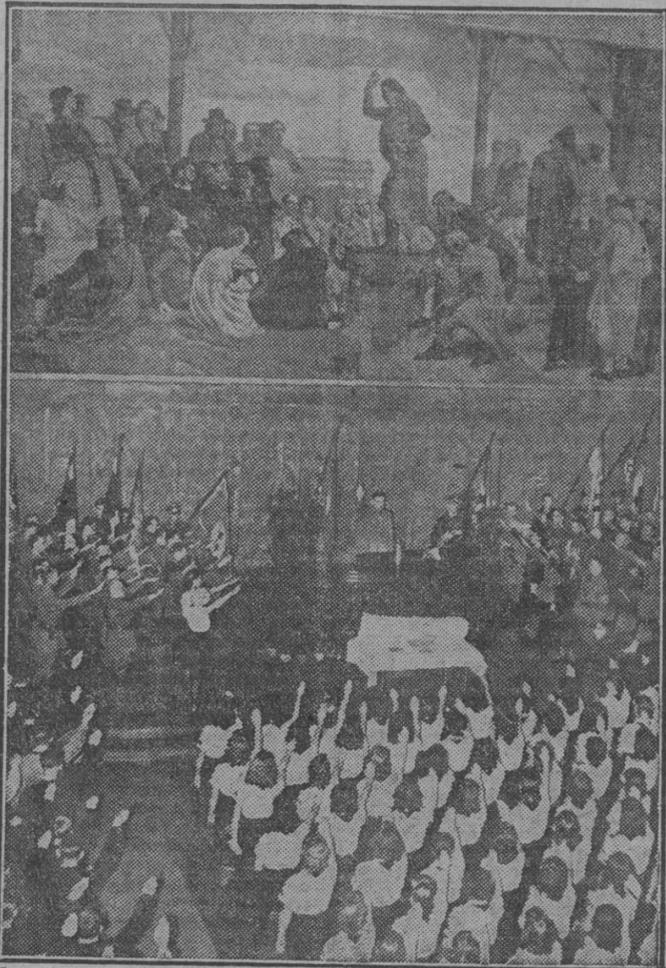
El desarrollo del movimiento de las Juventudes Hitlerianas se debe al estudiante Kurt Grubert, quien en el año 1926, utilizando de punto de reunión un sótano en Plauen, organizó un gran número de grupos juveniles en la Sajonia, surgiendo también rápidamente en Franconia.

En el Congreso del Partido, en 1929, 2,000 jóvenes hitlerianos desfilaron ante el Führer. A mediados de 1932 fué convocada toda la Juventud Hitleriana, celebrándose en el estadio de Potsdam una concentración de 100,000 afiliados, en la que habló Adolfo Hitler. Al siguiente día se verificó un desfile impresionante, del que pudo deducirse sin equívocos que si en efecto el Gobierno de Weimar poseía las bayonetas, el Partido Obrero Alemán Nacional-socialista tenía la juventud a su lado.

El 30 de enero de 1933 llegó el Partido al Poder, tomando las Juventudes Hitlerianas a su cargo la tarea de agrupar todas las Asociaciones de las Juventudes en Alemania, de manera que de un millón de afiliados que había en enero de 1933 se pasó bien pronto a tres millones.

El 1 de diciembre de 1936 el Gobierno del Reich promulgó la ley sobre la Juventud Hitleriana, según la cual toda la juventud alemana, dentro de los confines del Reich, queda comprendida en la Juventud Hitleriana.

De esta manera, Adolfo Hitler agrupa a la nueva juventud, que no quiere saber de lucros ni de egoísmos, sino que está pronta a servir a la comunidad y dispuesta al sacrificio por el bien de su Patria.



Un momento del solemne acto que tiene efecto con motivo del Ingreso en las filas de la Juventud Hitleriana de gran número de jóvenes de ambos sexos.

REX STOUT MANDA A 3.500 ESCRITORES NORTEAMERICANOS

El "Departamento de escritores de guerra"

Existe en Norteamérica un escritor muy conocido de novelas detectivescas: Rex Stout. Este fértil autor escribe anualmente cuatro voluminosas novelas de crímenes, que son reproducidas en la mayor parte de las revistas y periódicos norteamericanos, y que encuentran millones de lectores. Rex Stout se sirve de gran número de colaboradores, y ha llegado a crear de esta forma una industria de la literatura detectivesca standardizando su rendimiento intelectual como se standardiza en las fábricas Ford la producción de automóviles.

Pero el grado de aprovechamiento no ha parado ahí. Rex Stout ha organizado, según el modelo de la "Sociedad para la explotación de Tarzán", una Sociedad parecida, la "Sociedad para la explotación de las novelas de Rex Stout", que le ha producido saneados ingresos. Los publicistas más ingeniosos han cuidado de que sus novelas no llegaran a almacenarse en los estantes de las librerías y de que el nombre de Rex Stout apareciera como el símbolo representativo del animoso espíritu norteamericano.

Los escritores al servicio de la guerra

Pero hoy también los escritores norteamericanos—¿no lo había hecho ya Hollywood?—tienen que encauzar sus actividades al bien común con el fin último de que los Estados Unidos ganen la guerra. Pero como es de suponer que un beso de Rex Stout, por muchas admiradoras que cuente, no se cotizará tan alto como uno de Ara Gardner o de Claudette Colbert, la misión que se le ha encomendado es muy diferente.

El Presidente Roosevelt le ha conferido el mando supremo de los 3,500 escritores estadounidenses que han tenido el patriotismo de ponerse "gratuitamente" a la disposición del Gobierno de Washington para constituir el "Departamento de escritores de guerra". Esta organización profesional de tipo propagandístico tiene ya sus antecedentes en Estados Unidos. No hace aún muchos años que un editor norteamericano, Mr. Johnes, fundó una organización parecida, a la que se dió el nombre de "House of the 50 poets". Para ello, Johnes reunió a 50 escritores de todos los géneros literarios: detectivescos, novelistas, líricos, dramaturgos, y concluyó con ellos un pacto por el que, a cambio del derecho de señalarles los temas a tratar, se comprometía a escribir versos durante un tiempo mínimo de ocho horas diarias.

Temas patrióticos y espíritu bélico.

Con la organización de este "Departamento de los escritores de guerra", Rex Stout ha de reducir su producción anual a una novela detectivesca, instancias, según dice, del propio Presidente Roosevelt. La misión del Departamento, análoga a la de Mr. Johnes, es señalar a los escritores los temas de sus obras, que en este caso serán, naturalmente, patrióticos. Su tarea más inmediata es crear un "espíritu bélico" y dar a la luz novelas, artículos y canciones patrióticas para los pertenecientes a la Armada, el Ejército o la Aviación.

En los sitios en que este "espíritu bélico" no existe se ha designado un escritor con el encargo de crearlo. Así ocurre, por ejemplo, con el "Oeste Aislacionista", en donde se ha encargado a una conocida escritora de escribir una novela que uniese a esta tierra con la lucha actual.

Según las declaraciones de Stout que anteceden, esto significa la creación de un nuevo Ejército estadounidense, que aun suponiendo consiga su fin próximo, eso será muy favorable a la literatura norteamericana, toda vez que se asemeja mucho al "Plot Genie Institut", de venta de ideas a plazos que funciona en Nueva York, y que —naturalmente— hace desaparecer el último resto de fecondidad espiritual en una oscura mediocridad. Y, en todo caso, no es muy probable que la guerra la decidan los autores de novelas detectivescas.

ABISINIA DECLARA LA GUERRA AL EJE

Remembranzas de un episodio que compendia la política europea de los últimos tiempos

CON la tenue emotividad de los comunicados londinenses nos llegó la noticia: Haile Selassie, el repuesto Monarca etíope, ha declarado la guerra a Italia, Alemania y Japón. Desde hace unos días los países del Tripartito cuentan con un nuevo adversario, teóricamente al menos, y las democracias han podido presenciar con similar euforia la entrada en liza de este aliado, fiel de antiguo a las actuales naciones unidas.

Bueno, ¿y qué? Un país más en guerra que nada aporta de interés decisivo a la lucha africana y cuya actitud puede considerarse ingravida para el desarrollo de la campaña. Esto objetarán muchos, sin duda, comentando la noticia que sirve de tema a estas líneas; pero esos casos serán los que puedan librarse del pesado fardo de recuerdos que la palabra Abisinia sintetiza. Únicamente aquellos que deliberada o inconscientemente han hecho renuncia del vivir contemporáneo, caminando con existencia y ritmo vegetativos, lograrán abstraerse a la rememoración de los sucesos que precedieron inmediatamente a la convulsión española, prólogo singular del presente acontecer del Mundo.

Abisinia, en la Sociedad de Naciones.

En 1923 pasaba a ocupar un sillón entre los corifeos de Ginebra el representante de un país semisaludado. La tierna Sociedad de las Naciones, atendiendo a los afanes proselitistas y con utópica ambición de humanitarismo, adoptaba al país de los "rasas" con la promesa solemne del León de Judá, Negus-Emperador de Etiopía, de iniciar una campaña enérgica hacia la abolición de la esclavitud entre sus súbditos. Para Italia, nación que se encontró a sí misma providencialmente luego del desencanto de la paz de Versalles, el hecho no podía ser indiferente. En el renacer de un pueblo como el italiano, cuya tardía unificación había privado de la participación a que era acreedor en el concierto mun-

El "rapport" italiano, como toda moción llegada a manos de la suda Asamblea, balanceóse placidamente sobre las transparencias del lago Lemán. Los aires sutiles de las intenciones en juego acariciaron legajos, mecieron promesas e inspiraron sopor al Mundo. Entre tanto, la carne herida de un pueblo ambicioso de ser grande clamaba justicia.

A pesar de los pesares, se hubo de reconocer la veracidad en todas sus partes del informe italiano; pero cuáles no serían las realidades efectivas que en mayo de 1935 se vio Mussolini en la necesidad de manifestar que no estaba dispuesto a aceptar decisiones gravosas para los intereses italianos en África.

La situación europea no estaba clara sino exclusivamente para aquellos que se empeñaban en enturbiar las cuestiones. Italia era un país joven, decepcionado por el final de la guerra, que le había dejado insatisfecho y sangrante. Oponerse a su expansión—por otra parte, tan justificada, considerando la situación interna de Etiopía—podía resultar peligroso.

Los cambios en las rutas del Gobierno interior en Inglaterra y Francia vinieron a proporcionar nuevos matices al problema. Baldwin, con Samuel Hoare en el Foreign Office, y M. Pierre Laval, advenían al poder en sus respectivos países en circunstancias extraordinarias. El ánimo en Roma cobró esperanzas y tuvo lugar una pausa, brevísima, desde luego, porque nuevos sucesos llegaban aportando su trascendencia. Puede decirse que desde aquellos meses de 1935 los acontecimientos se hilvanaban uno con otro, sin tregua, hasta la catástrofe de 1939.

El Tratado Naval germanoinglés.

En Londres se firmaba un Tratado naval entre Alemania y Gran Bretaña, por el cual aquélla podría incrementar su flota hasta un 33 por 100 de la británica. Consecuencia inmediata, la duda, desconcierto y alarma de la nación francesa. Laval, el

de septiembre Haile Selassie ordenó la movilización general, y la réplica italiana tuvo lugar el 3 de octubre con el doble suceso de la intervención armada y un discurso del Duce desde el Palacio de Venecia anunciándolo a su pueblo.

Pronto se iba a demostrar la especie tan difundida en el campo democrático de una invencibilidad etíope. Esperanza fué que pronto cayó derrumbada por la tajante realidad de los hechos. El 6 de octu-



HAILE SELASIE

bre caía Adua en manos italianas, restañando la sangre y el honor de los tiempos de Menelik, el Negus de finales de siglo. El 14, Aksum, ciudad sagrada del clero copto, corría igual suerte, y el mariscal De Bono, jefe de las tropas del Norte, declaraba abolida la esclavitud en el territorio. Mientras era decretada para el 18 de noviembre la aplicación de sanciones económicas, poniendo en práctica una de los artículos de la Convención de Ginebra. Fecha ésa que fué celebrada en Italia festejando con dolor lo que la nación consideraba atropello y ejemplo ignominioso para la Historia.

Fracaso del plan Hoare-Laval.

La guerra en África proseguía. Fracasado el plan Hoare-Laval, promulgadas las sanciones, con la sola inhibición de Austria y Hungría (Alemania no estaba representada), y calientes las armas por los disparos, no quedaba otro recurso que la lucha sin cuartel por el pan y el imperio, como decía Mussolini. Tras la conquista de Macallé, a mediados de noviembre, el mariscal Badoglio se hizo cargo del Mando supremo. El territorio era muy abrupto, sin comunicaciones y con unas condiciones estratégicas que aconsejaban prudencia, razones por lo que hasta últimos de febrero no se perfiló el comienzo del fin. Se ocupó entonces la posición de Amba-Alagi, episodio señaladísimo también de la guerra presente por la resistencia heroica del duque de Aosta. Por el Sur, el general, luego mariscal Graziani, consiguió llegar hasta Harrar y Jijiga, interceptando el ferrocarril de Addis Abeba a Djibuti, y el Negus, considerando aniquilada la autoridad de sus generales, decidió en última instancia tomar el mando directo de su Ejército, anunciando a los cuatro vientos la contraofensiva.

Poco tiempo duró la controversia bélica. El 15 de abril fué ocupado Dessie, sede del Cuartel General abisinio, y desde ese momento sólo duró la guerra lo que tardaron las columnas italianas en llegar hasta Addis Abeba. El 5 de mayo de 1936, a los siete meses de la ruptura de hostilidades, caía la capital abisinia, proclamándose tres días más tarde el Imperio italiano del África Oriental.

¿Qué había ocurrido entre tanto en el ámbito de la diplomacia? Una Conferencia naval en Londres y la remilitarización de la zona renana ordenada por Hitler no podían pasar inadvertidas. Francia, estremechiéndose en su sitial democrático, osciló su mirada hasta fijarla en el Rhin, mientras la crisis desplazaba a Laval, como antes había sucedido con Hoare.

Y frente al rearme democrático, la incubación del Eje Roma-Berlín apareció como hecho lógico, irremediable suceder que revela cómo la política carente de valores espirituales es incapaz de comprender la ruta histórica de los destinos humanos.

SUECIA Y LA VIEJA teoría del "smörrebrod"

Neutralidad y observación nacional

Si fuéramos a tomar muy en serio las peregrinas teorías climatéricas de Monroe, opinaríamos de Suecia cosas muy distintas de la realidad. El hombre, con relación al frío, según aquel imaginativo pensador, es tan desigual como la delicada escala de Frome. El mismo Eca de Quieroz, preso en las redes del climaterismo visto por fuera, hacia eco de la teoría en sus cartas de París al comparar nuestro andaluz a un tipo nórdico. La alegría parece cosa propicia en las zonas térridas, y la seriedad, el matismo, la cachazudez, el escóptismo, propios del Norte. Nosotros, sin creerlo demasiado, aceptamos algo de la influencia del clima y vamos a estudiar la situación de Suecia en el conflicto mundial, basándonos en su posición geográfica.

Es indudable que el frío endurece el ánimo. Es por esto por lo que la historia del gran Norte europeo se nos ofrece cuajada de empresas concluidas, calculadas, tenaces. Las guerras de Cristian de Dinamarca, las del Rey Gustavo y tantas otras de expansión son totales y duras. Pero antes de ellas existe un período de extraña paciencia gubernamental para con los atentados del Extranjero. La decisión bélica no surgió espontánea y vengativa, sino precisa y oportuna. Para ir a la guerra, el hombre del Norte necesita una buena serie de motivos. Por estas lentitudes predecisivas, la guerra y la paz son largas. Hasta aquí habla la teoría de Ultramar.

Para un hombre meridional, cualquier país del Norte es un conglomerado de bosques, tiendas de campaña con hogares, montañas con nieve y pipas deliciosas y humeantes. Para otro hombre meridional, la visión de las ciudades nórdicas se presenta cuajada de barcos crujiendo, cajas de pescado y puertos; muchos puertos. Cualquiera que sea la impresión, el resultado es el mismo: nostalgia de paz alpina. No en balde se han prodigado novelas y películas deliciosamente lentas y bien provistas de mujeres rubias y deportivas, tierras y enamoradas; suaves y honestas. En este ambiente es inconcebible un gesto bélico excesivamente precipitado...

Suecia, país interior en el exterior.

Cuando Moscú se decidió a emprender la campaña contra Finlandia y la guerra llevó su horror y su belleza hasta los remotos parajes del norte de Kola, toda Europa fijó sus ojos en Suecia. La proximidad de la lucha obligaba a los suecos a determinar una actitud. Interiormente, el Gobierno de Estocolmo había resuelto el problema de las influencias políticas mediante la admisión de varios representantes parlamentarios de "la opinión comunista". En el exterior, Suecia se mostraba amiga de todos los países, con una sola condición: el respeto a su integridad y a su mantequilla. Por muy humorista que pueda parecer esto último, debe saberse que en el idioma sueco existe el delicioso vocable "smörrebrod", que es

todo un poema de mantequilla, sosiego y no querer incomodidades. Ya lo dice Tristán Yuste hábilmente en un reciente artículo suyo. "No queremos guerra con incomodidades", parece ser el lema sueco para la acción antiintervencionista, que no es acción. Y como la incomodidad se acercaba a medida que los fineses y los rusos extendían su frente hacia el Norte, Suecia tuvo que pararse a meditar si el lema había de llevarse a un punto tal de intransigencia que acabase en una comodidad incómoda. Algunos voluntarios suecos lucharon en las filas finlandesas.

Cuando el príncipe heredero, Gustavo Adolfo, fué a Helsinki para imponer las insignias de la Gran Cruz de la Orden de la Espada al mariscal Mannerheim en nombre del Rey, muchos fueron los comentaristas que suspendieron el humo de sus cigarrillos al conocer la noticia. "Al fin se iba a conocer un gesto que definiría en una manera clara la postura "europea" de Suecia. Pero el gesto no sobrevino, y en Estocolmo continuóse hablando de política nacional y auténticamente neutral "con todos". Hasta con los comunistas. El viejo lema de la comodidad imperaba aún.

Suecia al día.

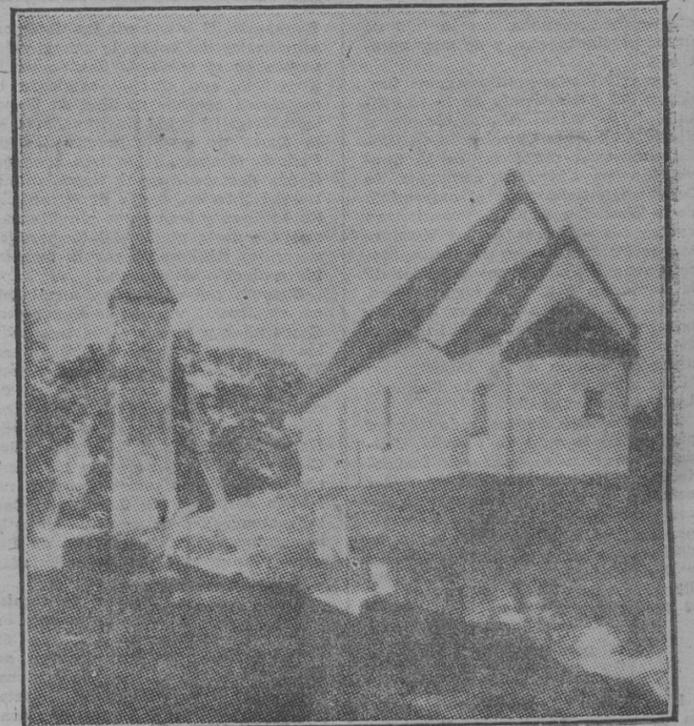
Hoy es difícil fijar un concepto claro de la política sueca si no es a través de las declaraciones ofi-



P. A. HANSSON

ciales o mediante las deducciones de la conducta política de un hombre, apoyadas en el conocimiento de su psicología, como habíamos empezado este trabajo. La lentitud de ademanes en el hombre del Norte no es en balde histórica. Los suecos han decidido últimamente ser neutrales, que es como no decidir nada sobre lo ya decidido. Las versiones oficiales nos hablan de la inconveniencia de hacer acto de presencia "entre" los frentes de las potencias europeas que hoy combaten. Sencillamente, Suecia es neutral por la fuerza del imperativo de aquel imponderable "smörrebrod" y por gracia de la vieja teoría que dice: "Lentitud de movimientos y amplias miradas, como las altas simas del Terlok".

Ya decíamos que sin aceptar toda la teoría de Monroe creemos en la influencia del tiempo, la historia y del clima. Y del precedente,



Una Iglesia rural sueca con su típico campanario de madera.



Final, Abisinia constituía un llagado recuerdo de la época final del pasado siglo, cuando Italia iniciaba esporádicos intentos expansionistas. Pero había más. El Imperio abisinio, con sus bárbaras costumbres y el atraso escandaloso que no trató de ocultar nunca al mundo civilizado, se había mantenido intransigente entre las posesiones italianas de Eritrea y Somalia, altanero frente a la presencia europea en sus fronteras y agresivo ante la penetración pacífica que fatalmente le era impuesta por la geografía y el progreso. Y los incidentes, cada vez más lamentables, se sucedían uno tras otro para vergüenza del Mundo.

Las promesas abisinias a la Sociedad de Naciones, como antes ocurría en las relaciones diplomáticas, quedaron incumplidas. No ya el baldón del tráfico esclavista, sino el abandono de los más elementales deberes estatales, fué causa de que Italia, en 1934, padeciendo la vecindad peligrosa de un pueblo sumergido en la ignorancia agresiva, presentase al organismo ginebrino un Informe documentadísimo de la situación, con el deseo bien explícito de poner coto a desmanes sobradamente notorios.

más comprensivo hacia las realidades italianas, no podía prescindir del prejuicio galo, tan arraigado, frente a Alemania, y el Reino Unido no desculpaba la puesta en juego de todos los peones europeos. Mientras en Ginebra discutían los expertos, las Comisiones y Subcomisiones capitaneadas por mister Eden, sir Samuel Hoare y Laval acordaban planes, animados de los mejores propósitos, concretando ideas que nunca podían plasmarse en realidades hacenderas. Ocultos poderes malograban toda buena intención, y el viaje del señor Eden a Roma no sólo fué estéril, sino tal vez contraproducente.

Nuevos incidentes fronterizos en el África Oriental y contra los súbditos italianos de Addis Abeba agravaron la situación, y entonces Italia hubo de profetizar por boca de su Duce aquella frase: "Con, sin o contra la Sociedad de Naciones, el pueblo italiano caminará hacia el Imperio." Transportes de fuerzas italianas cruzaban Suez frente a la constantemente reforzada Marina británica en el Mediterráneo, y así las cosas, en Ginebra se habló de sanciones, no ya como alusión, sí que también en tonos coercitivos. El 29