

# EL DANUBIO Y EUROPA

## IMPORTANCIA ECONOMICA DE LA CUENCA DANUBIANA PARA EL FUTURO DE RUMANIA

Los ríos importantes aparecen en la Historia tan ligados a la vida de los pueblos que apenas puede mencionarse civilización alguna sin que resalte profundamente el nombre de corrientes fluviales que a veces determinan todo un rumbo definido en el acontecer histórico. Aludir al Nilo, Eufrates, Yang-Tse-Kiang o Indo equivale con rigor verdadero tanto como a rememorar culturas, civilizaciones milenarias que en el transcurso de las Edades aparecen identificadas con las riberas de estas corrientes de agua, auténticas nodrizas de los pueblos a quienes muchas veces prestaron incluso su nombre. Pero no han sido sólo estos ríos primordiales testigos de antiguos Imperios. Guadalquivir, Tiber, Danubio, Elba, Oder, son otros tantos nombres que añadir a la fabulosa lista, revelando otras tantas civilizaciones preteritas. En general puede afirmarse que una de las más rotundas determinantes geopolíticas ha estado constituida siempre por la presencia de cursos fluviales, tan favorecedores ayer como hoy del intercambio y sosten económico en la vida nacional.

En nuestro propósito abordar en estas líneas el latente problema de la Europa Central y balcánica, tomamos para un muy objetivo examen las circunstancias y caracteris-

acceso a los mares Adriático y Egeo. Por la situación de rasgos geográficos que antecede es prácticamente visible la excelente posición de la cuenca danubiana para servir de nexo a una futura distribución racional del comercio, sin relegar de toda su importancia, dicho sea de paso, a otras múltiples relaciones inter-Estados.

Después de pasar por Linz, Viena, Budapest y Belgrado, entre otras importantes poblaciones, el Danubio penetra en Rumania por Bazias, cuartándose el Danubio adquiera la mayor importancia. Su caudal, que sólo es de 1.600 metros cúbicos por segundo en Viena y de 2.400 en Budapest, alcanza los 8.000 de media anual al llegar a Ismail. La pendiente del lecho, factor tan interesante en función de la navegabilidad, está muy reducida en Rumania, donde apenas alcanza un desnivel de 34 metros en cerca de 1.000 kilómetros de recorrido, contrastando con el existente más arriba, por ejemplo entre Viena y Budapest, que es de 65 metros sobre 322 kilómetros.



ticas de uno de los más importantes ríos europeos, el Danubio, que pasamos a bosquejar seguidamente.

### El Danubio y su paso por Rumania.

Inicia su curso en la Selva Negra, territorio alemán del antiguo Ducado de Baden. Cruzando Europa de Este a Oeste en una longitud de 2.900 kilómetros, es el segundo río después del Volga. No obstante, por la multiplicidad de causas y factores que influyen a lo largo de su corriente ocupa el primer lugar en importancia. Magnífica vía de comunicación entre las zonas industriales centro-europeas y los países agrícolas o exóticos del Próximo Oriente, es centro natural de una región debilitada a lo largo de la Historia. Ha sido asiento de tribus belicosas y a veces sirvió de frontera a Imperios—Roma—, mientras en ocasiones fue utilizado como nervio del comercio entre los pueblos. Su extensión cubre, de más de 800.000 kilómetros cuadrados, está bordeada de cadenas montañosas: Alpes, Jura, Bohemia, Cárpatos y Balcanes, que no impiden, sin embargo, el enlace con las regiones colindantes. Próximo su nacimiento al del Rin, casi se unen ambas cuencas, quedando así abierto el acceso a la Europa Occidental y mar del Norte. Otro tanto ocurre con el Elba. Por la Moravia existen valles que entazan las cuencas del Oder y Vistula, desdoblándose asimismo las rutas hacia el Báltico y Norte europeo. La cuenca del Danubio avanza profundamente en los territorios croatas y balcánicos, ofreciendo perspectivas que, como más abajo estudiaremos, ponen de manifiesto la facilidad de

### Recursos económicos.

El Danubio es una gran fuente de riqueza, todavía en estado potencial en su mayor parte. La pesca no rinde grandes beneficios si tenemos en cuenta la enorme extensión de aguas con favorable condición para la nutrición y tranquilidad necesarias a la reproducción ictiofaga. En algunas zonas donde se ha llevado a cabo una prudente actividad pesquera se obtienen rendimientos sorprendentes, duplicándose los cupos corrientes.

Un aspecto de riuero porvenir es la utilización de las plantas acuáticas que crecen en las orillas y zonas inundables del Danubio. El empleo de esta fuente de riqueza influirá preponderantemente en las industrias rumanas y tal vez en el resto de Europa. Los fines de esta explotación residen en la gran cantidad de primeras materias utilizables. Azúcar, proteínas, hidratos de carbono y alcohol son los principales productos de beneficio industrial, independientemente del incremento que tomarían las artes pesqueras y las industrias papeleras y urbanísticas.

Por último, un sistema racional de regadío y la instalación de grandes centrales hidroeléctricas redundaría

en beneficio de la economía suroriental europea en grado sumo.

### El régimen de tráfico y los futuros canales.

Los problemas suscitados por la navegación fluvial han sido objeto de estudio desde muy antiguo. La primera vez que se instituyó el principio de la libertad de tráfico fue en 1814, en un Tratado firmado en París a la caída de Napoleón, estableciéndose el libre acceso a través del Rin. No se aplicó al Danubio régimen parecido hasta 1856, en las estipulaciones del Congreso de París. En el Acuerdo estaba prevista la constitución de un Comité Europeo del Danubio, encargado de regular el tráfico y acometer obras en el Canal de Sulina, en la desembocadura. Esta Comisión debería ejercer sus funciones durante dos años, pero fue constantemente prorrogado este plazo.

El Tratado de Versalles mantuvo este organismo con sus atribuciones anteriores, creando además la Comisión Internacional del Danubio, encargada de controlar el sector navegable entre Ulm y Salata, así como los canales y afluentes de esta zona. En esta entidad estaban representados los países de la antigua

su organización económica, base de la cual será siempre un buen sistema de comunicación. En nuestro número del sábado próximo comentaremos la creación de una vía terrestre ("Albania y la ruta transbalcánica"), tan enlazada por todos conceptos con los problemas danubianos. Confiamos en que la adecuada cooperación para el logro de una buena red de comunicaciones redundará a la paz y armonía europea.



Un callejón típico de la antigua ciudad de Berna.

# LAS CIUDADES Y LA GUERRA

## Berna, central de correos de veinticinco países

Una de las cosas que más sorprenden al viajero que visita Berna es no encontrar en los mercados el menor vestigio de colas ante los puestos rebosantes de frutas, verduras y legumbres de toda clase. Pero no es difícil encontrar en la capital suiza los rastros de la guerra. Enfrente mismo de los puestos verdurales se halla el Palacio del Consejo Federal, cuyos maticos de flores han desaparecido de la fachada para dejar plaza a unos antisepticos bancos de patatas, quisquantes y coliflores. Esta es la primera imagen de la guerra. La segunda la encontramos un poco más lejos, en el vasto edificio del casino, de estilo neoclásico, con maravillosos cielos y grecas en la pétra fachada, cuyo primer piso está totalmente ocupado por un enorme cartel, representando una figura infantil hambrienta y escudada, con una aterradora perspectiva al pie: "Mejor ambuco o morir de hambre!" Pero esto es en el edificio, la mala impresión producida por la pancarta se borra ante el "Dierquell"; es decir, la "facheta" de cerveza, de la que surgen en abundancia dos chorros de esta bebida, cerveza dorada y cerveza negra; ante la lista de platos que forma un bloque de doce páginas en caracteres apretados, y, sobre todo, al comprobar que se puede pedir cualquiera de los manjares que en ella figuran, con la absoluta seguridad de que existen en algún sitio más que en la fantasía del cliente.

### Las Embajadas se extienden.

No solamente el Ministerio de Asuntos Exteriores, sino también las Embajadas más importantes de la capital suiza, han tenido que ampliar sus locales, sin que esto quiera decir que en Berna se desarrolle intriga diplomática o de espionaje más o menos novelescos. La Legación estadounidense ha debido adquirir para instalar al enorme estado mayor de funcionarios de que se ha rodeado cinco "villas" contiguas al edificio de la Legación.

### Complicaciones en los saludos.

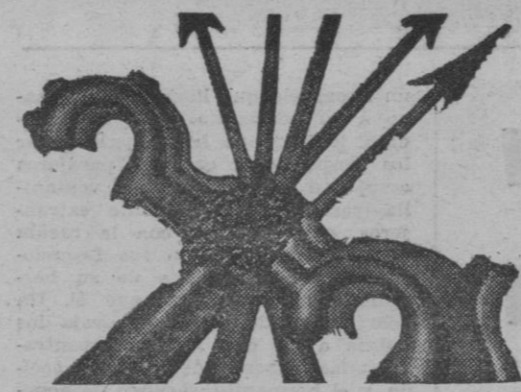
¿Qué ocurre cuando un diplomático de uno de los lados beligerantes encuentra a otro diplomático del lado opuesto? Sencillo, nada, a lo menos en Berna, ya que ambos fingen no haberse visto. Y por lo demás, hay tantos diplomáticos de tantos países complicados en el conflicto que resultaría difícil averiguar a qué campo pertenecía la persona que nos ha llamado o tropezado. Se cuenta el caso de un diplomático de una República hispanoamericana que declaraba haber tenido que hacerse una lista de los países que estaban en guerra con el suyo para saber a punto fijo a quién debía y a quién no debía saludar.

De todas formas, y para evitar situaciones embarazosas, en todas las recepciones diplomáticas hay dos series de invitaciones a horas o en días diferentes: una para los representantes de los países del Eje y otra para los representantes de los anglosajones y sus aliados.

Todas estas variaciones en la vida de la capital federal no han alterado lo más mínimo las costumbres patriarcales de los ciudadanos suizos. A las siete y media todos los funcionarios helvéticos, sean del rango que sean, deben encontrarse en su puesto, comenzando por los siete consejeros federales que constituyen el Directorio colectivo que gobierna a Suiza. El sueldo de estos altos personajes no llega a cinco mil francos mensuales. Van al Palacio Federal a pie o en tranvía, y en las primeras horas de la mañana se les puede encontrar sentados delante del desajustado reglamentario café, tostadas, mermelada y huevo) en el establecimiento favorito de los parlamentarios, el "Café della Casa". Lo que no impide que pocos días después, en una ceremonia de presentación de cartas credenciales, se presenten vestidos con los ambrosiosos trajes multicolores para recibir festuosamente a un nuevo embajador.



La estatua de la Justicia en Berna.



# PUEBLO

NUM. 37. MADRID, 13 MARZO 1943

Suplemento semanal

## PANORAMA DE LA GUERRA

# Sensible afianzamiento anticomunista en el Este

Los grandes éxitos alemanes en los sectores de Jarkov y del Kubán y los felices combates de contención sobre el Volchov han paralizado la ofensiva soviética en los dos tercios del frente Este. La presión rusa sólo es importante en el tramo Kursk-sur del Imen, donde se persigue el envolvimiento del triángulo estratégico Smolensko-Yitebak-Orscha, el gran pilar ofensivo y defensivo del frente central, y aun allí mismo tiende a remitir.

Las operaciones ofensivas se desarrollan según un complicado sistema de esfuerzos convergentes, que se pueden clasificar en dos grupos, Norte y Sur. Los resultados. Las cuales constituyen las direcciones estratégicas Ostaschkov-Diebecz y Orel-Smolensko. Timochenko se encargó con su agrupación Norte de recorrer la primera. El ataque a la cabeza de puente de Demianski y las operaciones de despeje alemán con su evacuación subsiguiente, registrada la pasada semana, constituyen el punto crítico de las operaciones al norte de la directriz Moscú-Veliki Luki.

El avance soviético, fuertemente contrariado por las retardadas alemanas, consiguió alcanzar las inmediaciones de Staraja Russa y las fuertes posiciones alemanas del río Lovat. Pero su esfuerzo se ha estrellado contra esta línea, que se mantiene inmovilizable, con sus dos pilares de Choln al Sur y Staraja al Norte.

Un esfuerzo subsidiario del anterior, y cuyo fin próximo es reducir el saliente que aún queda después de la evacuación de Riev, al sur-oeste de este lugar, se dirigió de Norte a Sur, partiendo del ferrocarril Riev-Veliki Luki, y es el que ha dado lugar a la reciente evacuación de Bich, cincuenta kilómetros al noroeste de Kursk.

El grupo de esfuerzos está integrado por el que se ejerce por el norte del ferrocarril Moscú-Smolensko y de Viasma, con acción inmediata sobre el antedicho saliente. En esta dirección los rusos han ocupado Gshatsk, dos días después de su evacuación por los alemanes, lo que

es síntoma del debilitamiento del ímpetu ofensivo soviético, y Sitschevka. Asimismo lo forma el ataque que partió del este de Luchimitchi, dando lugar a cruentos combates, sin el menor resultado posi-



centro industrial, a quince kilómetros; la región de Aelchirka ha sido recuperada, y se ejerce una poderosa presión lateral sobre el ataque Kursk-Orscha, más arriba comentado. Y para el futuro pueda abrigarse la esperanza de la reconquista de Jarkov, ya atacado desde Oeste, Sur y Sureste.

Mientras el frente del Mius continúa en calma, más al Sur la península de Tamán también ha sido testigo de importantes descalabros soviéticos, en cabeza del 58 ejército.

Esta gran unidad estaba empeñada en un amplio ataque de la cabeza de puente germanorrumana en su extremo Norte, por la región de las lagunas de la orilla derecha del Kubán. Tras duros combates, los defensores lograron frustrar el intento ruso de envolvimiento y aniquilar dos divisiones atacantes.

### La supuesta ofensiva de Rommel.

En Túnez, el Eje ha continuado con éxito su ataque en el sector Norte. Los aliados prosiguieron su avance en el centro y en el sector Sur se han registrado combates de consideración, que los ingleses calificando intento de ofensiva a fondo contra el octavo ejército, mientras el Eje inicia semejantes proyectos.

### La gran victoria de Jarkov.

En esta semana se ha terminado el aniquilamiento de los grupos bolcheviques cercados al suroeste de la ciudad, y explotando el éxito los alemanes han conseguido llevar el frente Sur, en general, a la misma línea de partida del ala derecha de Von Book, y en algunos puntos, aun más a vanguardia.

Idea de la importancia de la acción nos la da el número y calidad de las unidades totalmente destruidas o profundamente batidas. En conjunto, son seis Cuerpos de ejército de Infantería, dos de Caballería y dos de carros, compuestos por divisiones escogidas, varias de ellas de la Guardia.

Como consecuencia de esta victoria, el Donetz, desde las proximidades septentrionales de Vorochilovgrado hasta las meridionales de

Jarkov, ha vuelto a poder de los alemanes. En su virtud, los contraataques al oeste y noroeste de esta ciudad han realizado grandes progresos. Las vanguardias alemanas tienen bajo su fuego al gran

de que el ataque comenzó en la madrugada del día 6, sábado, que los esfuerzos se reiteraron durante todo el día, hasta la caída de la tarde, en que cesaron, vista la inutilidad del intento y las pérdidas sufridas por las fuerzas blindadas, y aparece claro que los efectivos puestos en acción y la zona del ataque fueron modestos. Sin embargo, los reiterados y macizos ataques aéreos a la base de Tripoli correspondían a empresa de altos vuelos.

Rommel había conseguido apoderarse de algunas posiciones en la zona de Medinina.

De esto se deduce que es cierta la afirmación del Eje de que no hubo ataques en masa, y, por tanto, no hay razón para afirmar que Rommel diera la orden de ofensiva general, que suspendió visto los primeros fracasos. Así hablan los hechos, lenguaje que corrobora lo que conocemos del carácter de Rommel: su tesón, su enérgica voluntad. Basta recordar aquella batalla de Bir-Hachenim, en junio de 1942, durante la cual, en situaciones difíciles para el Eje, de cerca de tres semanas de duración, en que los británicos tenían una maniobra superioridad, vencida por tesón y férrea voluntad, al serles una notable capacidad profesional.

Es, pues, muy creíble la explicación de que Rommel, con su ataque trató meramente de desorganizar los preparativos ofensivos de Montgomery, de todos conocidos, a que correspondieron sus ataques locales de tres días antes, y de los que horas antes de la acción hablaba la Prensa aliada.

Sin embargo, y sea cualquiera la verdad del asunto, quienes creyeron que pronto o tarde la batalla de Mareh habrá de darse, por ser necesario tanto para Rommel como para Montgomery, y rechazamos la hipótesis muy reciente de que la intención del mariscal alemán es repliegarse a una pequeña cabeza de puente que comprendiera tan sólo Túnez y Bizerta, por lo menos, sin haber librado ante la batalla.

En el frente septentrional las fuerzas de von Arnim continúan sus ataques locales. Han conquistado Sedjenade, en la costa, y sus vanguardias se encuentran a cuarenta kilómetros al oeste de Mateur. Algo más al Sur continúa la maniobra por el suroeste de Beja, que tiende, al parecer, al envolvimiento de las posiciones aliadas al oeste de Medjez-el-Bab.

En el centro, los italianos aún dominan Pichon, han abandonado Sid-el-Buz, frente al paso de Medjez-el-Bab.

Ya en la semana anterior estimábamos muy probable que Rommel, alcanzado su propósito de castigar al quinto ejército americano y desarticular lo preparativos de la ofensiva aliada en el frente occidental, al apilanzarla en consecuencia, reunía fuerzas para dirigirse contra el octavo ejército, su más temible enemigo, y creíamos inminente una gran batalla en Mareh. Cuando el domingo último llegó por conducto aliado y del Eje la noticia de fuerte combate entre las fuerzas de Rommel y Montgomery, pareciera que la batalla había empezado. Al día siguiente los ingleses hablaron de una derrota infligida a Rommel, superior a cualquier otra desde El Alamein, a consecuencia de un ataque con todos sus medios a las posiciones del octavo ejército. A poco, el Eje manifestaba que las operaciones de Mareh no habían tenido, ni con mucho, semejanza importancia, y que una ofensiva sería estable lejos de sus propósitos.

La verdad del hecho es difícil de precisar. De los relatos británicos de lo sucedido se desprende

de que el ataque comenzó en la madrugada del día 6, sábado, que los esfuerzos se reiteraron durante todo el día, hasta la caída de la tarde, en que cesaron, vista la inutilidad del intento y las pérdidas sufridas por las fuerzas blindadas, y aparece claro que los efectivos puestos en acción y la zona del ataque fueron modestos. Sin embargo, los reiterados y macizos ataques aéreos a la base de Tripoli correspondían a empresa de altos vuelos.

Rommel había conseguido apoderarse de algunas posiciones en la zona de Medinina.

De esto se deduce que es cierta la afirmación del Eje de que no hubo ataques en masa, y, por tanto, no hay razón para afirmar que Rommel diera la orden de ofensiva general, que suspendió visto los primeros fracasos. Así hablan los hechos, lenguaje que corrobora lo que conocemos del carácter de Rommel: su tesón, su enérgica voluntad. Basta recordar aquella batalla de Bir-Hachenim, en junio de 1942, durante la cual, en situaciones difíciles para el Eje, de cerca de tres semanas de duración, en que los británicos tenían una maniobra superioridad, vencida por tesón y férrea voluntad, al serles una notable capacidad profesional.

Es, pues, muy creíble la explicación de que Rommel, con su ataque trató meramente de desorganizar los preparativos ofensivos de Montgomery, de todos conocidos, a que correspondieron sus ataques locales de tres días antes, y de los que horas antes de la acción hablaba la Prensa aliada.

Sin embargo, y sea cualquiera la verdad del asunto, quienes creyeron que pronto o tarde la batalla de Mareh habrá de darse, por ser necesario tanto para Rommel como para Montgomery, y rechazamos la hipótesis muy reciente de que la intención del mariscal alemán es repliegarse a una pequeña cabeza de puente que comprendiera tan sólo Túnez y Bizerta, por lo menos, sin haber librado ante la batalla.

En el frente septentrional las fuerzas de von Arnim continúan sus ataques locales. Han conquistado Sedjenade, en la costa, y sus vanguardias se encuentran a cuarenta kilómetros al oeste de Mateur. Algo más al Sur continúa la maniobra por el suroeste de Beja, que tiende, al parecer, al envolvimiento de las posiciones aliadas al oeste de Medjez-el-Bab.

En el centro, los italianos aún dominan Pichon, han abandonado Sid-el-Buz, frente al paso de Medjez-el-Bab.

Ya en la semana anterior estimábamos muy probable que Rommel, alcanzado su propósito de castigar al quinto ejército americano y desarticular lo preparativos de la ofensiva aliada en el frente occidental, al apilanzarla en consecuencia, reunía fuerzas para dirigirse contra el octavo ejército, su más temible enemigo, y creíamos inminente una gran batalla en Mareh. Cuando el domingo último llegó por conducto aliado y del Eje la noticia de fuerte combate entre las fuerzas de Rommel y Montgomery, pareciera que la batalla había empezado. Al día siguiente los ingleses hablaron de una derrota infligida a Rommel, superior a cualquier otra desde El Alamein, a consecuencia de un ataque con todos sus medios a las posiciones del octavo ejército. A poco, el Eje manifestaba que las operaciones de Mareh no habían tenido, ni con mucho, semejanza importancia, y que una ofensiva sería estable lejos de sus propósitos.

La verdad del hecho es difícil de precisar. De los relatos británicos de lo sucedido se desprende

de que el ataque comenzó en la madrugada del día 6, sábado, que los esfuerzos se reiteraron durante todo el día, hasta la caída de la tarde, en que cesaron, vista la inutilidad del intento y las pérdidas sufridas por las fuerzas blindadas, y aparece claro que los efectivos puestos en acción y la zona del ataque fueron modestos. Sin embargo, los reiterados y macizos ataques aéreos a la base de Tripoli correspondían a empresa de altos vuelos.

# VITTORIO AMBROSIO

Jefe del Estado Mayor General italiano



VITTORIO AMBROSIO

Por petición del propio interesado cesó recientemente en su cargo el general Ugo Cavallero, jefe supremo del Estado Mayor General de las fuerzas armadas italianas. Para substituirle en tan importante puesto fue nombrado el también general, Vittorio Ambrosio, militar poco conocido en el Extranjero, pero de gran capacidad profesional, y además muy estimado en el Ejército de Italia por su valor e inteligencia.

Nació el general Ambrosio el 23 de junio de 1879 en Turín. Una temprana vocación le llevó a ingresar en el Colegio Militar de su ciudad natal, entrando más tarde en la Academia de Módena y en la Escuela de Caballería de Pírdolo. Perteneció a un Arma poco seguida por sus paisanos, que mostraron siempre sus preferencias por la Infantería y la Artillería. Saló alférez en 1898 y capitán en 1910, después de seguir un curso especial para tenientes que tuvo lugar en la Escuela de Guerra.

Durante la Gran Guerra se distinguió notablemente al mando de una división de Caballería, que protegió el avance italiano a lo largo del Isonzo.

Trabajador incansable, aprovechó todas las ocasiones que se le presentaban para ampliar sus estudios y supo aplicar los conocimientos adquiridos en la Caballería a sus legítimas sucesoras, las armas blindadas ligeras. Sus excelentes dotes para estas cuestiones las demostró en 1922, cuando fué nombrado inspector de las fuerzas móviles de la Escuela de Guerra.

El nombramiento como jefe supremo del Estado Mayor General italiano le coloca en situación de preparar las futuras operaciones, en las que tendrán un papel de indiscutible valor las divisiones blindadas italianas, que se organizan y preparan conforme a las nuevas necesidades bélicas.

Pero, más que sus conocimientos en las armas blindadas, lo que le lleva al importante cargo para que ha sido designado el general Ambrosio es el ser uno de los militares que conocen mejor la estrategia insular italiana y todos los problemas con ella relacionados, estrechamente unidos, como se puede suponer, con las cuestiones africanas.

Nombrado en 1932 jefe supremo de todas las fuerzas militares de Sicilia, fué el hombre que la fortificó y la colocó en las condiciones necesarias para evitar con éxito cualquier intento agresivo de alguna potencia mediterránea, cosa nada inverosímil en los tiempos de la campaña italoalbanesa, en los cuales el general Ambrosio continuara encargado de la defensa de la isla, aumentado el valor estratégico de Sicilia, desde el momento que ésta constituye el puente de unión de



Algunos rasgos de la ofensiva del Eje.

Las fuerzas del Eje con la tierra continental y es, por tanto, el único camino por el que se le puede transportar el preciado auxilio para que continúen su heroica resistencia contra las fuerzas anglosajonas, fácilmente se comprueba lo acertado del Gobierno italiano al nombrar para jefe de su Estado Mayor General a un hombre como Ambrosio, que conoce perfectamente todas las cuestiones relacionadas con la isla de Sicilia.

# Más pruebas de la amenaza comunista

## Los terribles propósitos que esboza "el profeta de Moscú"

### UNA TRAGICA ESTAMPA DE LA RUSIA DEL 21



El hambre, terrible aliado de la revolución bolchevique, hace presa implacablemente entre niños y mayores.

Sé acerca la primavera, y con ella la posibilidad de dar al traste con los planes del Mando soviético y sus propósitos de invasión total de Europa, que comenzaron con la ofensiva en gran escala desencadenada por los rusos en el Cáucaso y el Don. El Ejército europeo que se alza contra las poderosas oleadas orientales podrá reorganizarse su frente y emprender la contraofensiva que ya se hace necesaria para alejar definitivamente el peligro.

Este peligro, que ya anunció Hitler en su discurso que ante el Parlamento pronunció el año 1940, se ha sentido en las últimas jornadas, no solamente en los medios de los países continentales europeos, sino en los centros oficiales aliados. Una revista nacional norteamericana encabezaba con gruesos caracteres un mapa en el que se significaban los avances rusos. El título decía: "¿Hasta dónde?" A este respecto, el periódico inglés "Daily Herald" escribía recientemente: "Supongamos que los rusos no se detienen; suponga-

pájaros que se dirigían hacia el Norte, invirtiendo la emigración invernal. Volaban sin darse punto de reposo, sin descender una sola vez a la campiña yermosa; eran la enloquecida vanguardia de fugitivas turbas humanas. En Simbirsk encontramos montones de aldeanos que se hacían a lo largo de la herumbrosa vía y en los andenes de la estación. Habían acudido con la esperanza de hallar trenes que los transportasen a cualquier parte. Al no encontrarlos, quedaron allí amontonados—miseros sacos de huesos—, inmundos e inmóviles; imaginaba uno al verlos que sólo les quedaba vida para aguardar a la muerte. Floyd se adentró en un grupo de mujeres que yacía próximo al andén. Regresó a poco y nos dijo que acababa de nacer un niño.

Una vez, al parar el tren, vimos

# ATAVISMOS ROMANTICOS

## El último rigodón, en Liechtenstein

Esta vez la opereta se ha convertido en realidad y se ha quedado chica ante los hechos. Boda de príncipes en Liechtenstein. Europa, con vaivén de vales, dulces suspiros y uniformes de ensueño. ¿Verdaderamente vivimos en el dramático 1943, o ha retrocedido el Mundo sesenta años? ¿Es la hora del cañón, de los bombardeos y los tanques o es todavía la embriagadora ocasión del violín, de la fronda y del raso crujiente? Atención: ¡Liechtenstein!

Un telegrama difundido por las agencias informó al Mundo. En Vaduz, capital del Estado minúsculo de Liechtenstein, han contraído matrimonio el príncipe soberano, Francisco José II, y la condesa Georgina Wilczek, bajo banderas donde triunfan el azul y el rojo. La noticia periodística ha pasado inadvertida entre la emocionante sucesión de los partes de guerra, pero no sin que un aire de corte y de nostalgia haya dado a la tinta de imprenta, por una vez siquiera en estos días, el bello privilegio de servir al amor. Por que ahora se trata de una auténtica boda real en un país casi desconocido y las ceremonias nupciales despiertan siempre ecos románticos en muchos corazones.

Todos nos habíamos olvidado de Liechtenstein; lejana ya aquella deliciosa geografía del bachillerato. Pero Liechtenstein existe y ahora sale a la luz actual, efímera luz, con el encanto virgiliano de su paisaje, con el aroma silvestre de su historia. Es, sin embargo, un territorio de 159 kilómetros cuadrados — superior

# LOS VALORES DEL ESPIRITU Y LA ISLA DE LA REUNION

## Su nombre conmemora la reunión de los patriotas de Madagascar el 13 de marzo de 1792

La Reunión es con la Martinica y la Guadalupe, una de las viejas colonias de Francia. Quizá la de más limpia ejecutoria de su soberanía. En 1638 llegaron a ella, deportados por rebeldes, desde Madagascar, unos pocos franceses. Once años después, en acto de posesión formal, recibida de Francia el nombre de isla Borbón. La colonización se inicia entonces por gentes que llegan de las regiones francesas moralmente más sanas. Gascones, normandos y, en más crecido número, bretones son los prime-

# LA ACCION PARA ESTABILIZAR LA POBLACION RURAL EN MEJICO

Si tenemos en cuenta que la inmensa mayoría de la población de este país se ha dedicado siempre a la agricultura y que dispone de tierras con extensión suficiente para incrementar su producción agrícola, ha de causarnos gran extrañeza el que, según datos estadísticos, de la superficie total de Méjico solamente las dos terceras partes son aprovechables para la explotación agrícola y ganadera, y que en esta extensión solamente un 10 por 100 se cultiva.

Como consecuencia de la improductividad de los terrenos, debida en gran parte a la escasez de agua, se ha producido un abandono del campo por parte del trabajador agrícola, que ha marchado a la ciudad en busca de otros medios de vida.

Para poner remedio a este mal el Gobierno ha puesto en práctica un plan agrario destinado a obtener en un breve plazo la repoblación del interior del país y a estabilizar la población rural.

Verdadero problema éste por el número y la clase de circunstancias que hay que tener en cuenta para su resolución; como, por ejemplo, el de averiguar el volumen de agua de una corriente para, con este dato, poder calcular la naturaleza de las obras que hay que construir y la superficie que es posible regar con la cantidad de líquido que se almacene en la presa. La localización de las tierras que se beneficiarán con el riego para determinar el sistema de canales y obras secundarias para la distribución del agua y también el del estudio de la tierra para preferir la que reúna mejores condiciones para el cultivo.

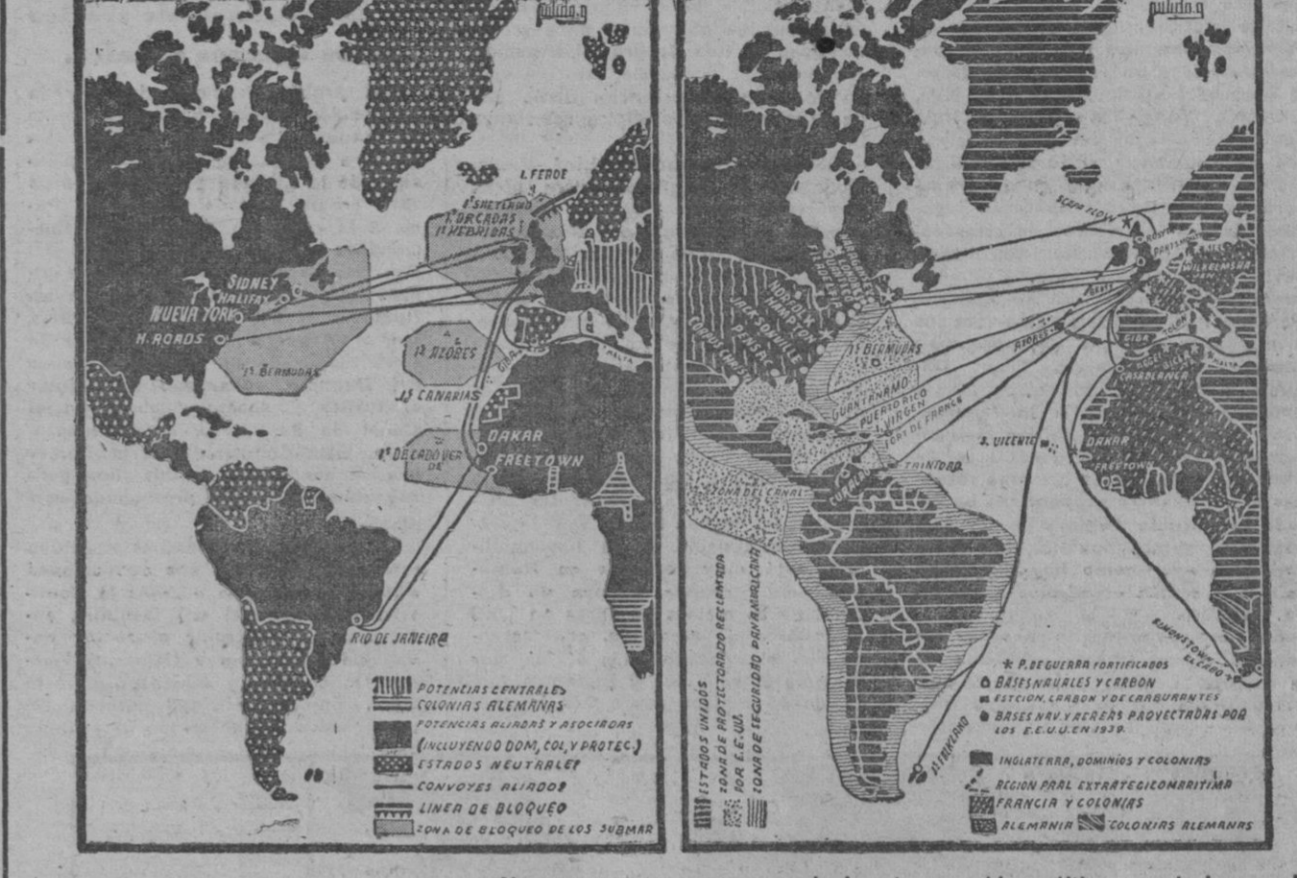
Previamente se habrá estudiado toda la región comprendida desde la iniciación de la corriente cuyas aguas se van a aprovechar con todos los afluentes que la forman; se habrá investigado sobre la producción agrícola de la región y sobre las condiciones del consumo de esa producción en las poblaciones cercanas y en los grandes centros poblados que constituyen mercados seguros, y se conocerán las vías de comunicación aprovechables para el movimiento de los productos. Se toman en cuenta, en fin, todos los factores que es preciso conocer para determinar la conveniencia de la construcción de un distrito de riego para su explotación inmediata y cuando el volumen de agua disponible le permita se proyectan obras para la producción de energía eléctrica, las que favorecerán siempre la situación de la región donde se establezcan por los grandes beneficios que la electricidad proporciona para sus industriales y para el consumo doméstico de los centros urbanos. Para llevar a cabo estas obras de irrigación que desarrollarán la agricultura mejicana dotándola de los medios más modernos de cultivo se creó la Comisión Nacional de Irrigación.

Algunas de las obras ya construídas han creado nuevos campos de cultivo, extensos y seleccionados, que han provocado la formación de nuevos centros de población.

Esta política agraria del Gobierno, practicada a través de los años con un simple sentido de patriotismo, será necesariamente una fuente de vida, un campo de actividades, con lo que se conseguirá la estabilización de la población y, por ende, el mejoramiento en la economía del país que será la base de la prosperidad del país en un futuro próximo.

# EL ATLANTICO, MAXIMO PALENQUE Y CLAVE DE LA CONTIENDA ACTUAL

## España y Portugal tienen la prioridad histórica en el dominio de este Océano



No creemos que sea necesario insistir demasiado para encarecer el alto valor estratégico y geopolítico del océano Atlántico. Al estudio interesado por los temas históricos y geográficos le sobran hondas razones en que justificar este aserto y aun simplemente para el lector curioso de la Prensa diaria le bastará hacer un recuento de las innumerables veces que este nombre aparece en las primeras páginas de los diarios para colegir la decisiva importancia del Atlántico en la actual contienda.

En tiempos de paz la extraordinaria cantidad de tráfico marítimo que se efectúa sobre sus aguas coloca al Atlántico a la cabeza de todos los océanos en valor comercial. El Atlántico ha sido en los años contemporáneos el camino de más tránsito para la navegación universal.

Esta importancia comercial anterior al planteamiento del conflicto ha crecido considerablemente a partir del año de 1939. Ya en la guerra de 1914 los acontecimientos mostraron la alta valía del Atlántico como llave de aprovisionamiento de Europa. Y en esta ocasión, con mayor motivo, por ser infinitamente más cuantiosos los factores puestos en juego y también mayor la duración del conflicto, lo que ocasiona infinitas dificultades en el abastecimiento europeo.

## Un poco de historia.

Desde el comienzo de los tiempos modernos, el dominio del Atlántico fué vinculado a la hegemonía europea. «Las potencias coloniales expansionistas de Europa determinaron la suerte del Atlántico», ha dicho recientemente un profesor alemán. A españoles y portugueses correspondió el honor en la prioridad de poner pie en lo que se conoce bajo el término geopolítico de «la orilla opuesta». No solamente dominaron los pueblos ibéricos la totalidad de las riberas atlánticas, excepto el litoral europeo, sino que ejercieron una elevada influencia civilizadora, que ha quedado en la historia como excepcional momento de política colonizadora. Pero no supieron mantener sus posiciones y el monopolio atlántico, por lo que hubieron de dejar paso a otros pueblos europeos. La lucha por la supremacía en Norteamérica se disputaron entre holandeses, franceses e ingleses, especialmente estos dos últimos. Los franceses, herederos durante el siglo XVII de la hegemonía europea, detenida por España en sus años imperiales, mantuvieron su supremacía en un principio, pero hubieron de dejar paso a Inglaterra, que debió su predominio europeo en el siglo XVIII a

la actividad de su artista favorito o de su biografía, no tiene mas que leer "Primer Plano". Esta revista española de cinematografía dedica todas las semanas atención especial a ello.

En cuanto al aprovisionamiento, las potencias del Eje sufren el bloqueo marítimo con menos intensidad, porque después de la experiencia de 1914 se previnieron ante las dificultades del abastecimiento marítimo, y en la actual contienda obtienen las pocas materias primas de que carecen mediante importaciones con los pueblos de Europa oriental y meridional.

La batalla del Atlántico continúa en pie. Será exagerado afirmar que quien domine el océano obtendrá la decisión en la contienda? No lo es tanto como a primera vista pudiera parecer. En el Atlántico se ventila hoy el viejo predominio anglosajón sobre este océano. Asimismo de una nueva era de la historia de los mares será una batalla el campo de las nuevas potencias navales de gloria a tradición atlántica.

Con referencias interesantes, proyecciones retrospectivas, pase de producciones inéditas, Exposición bibliográfica... Esta es la atrayente perspectiva de la "Historia de la semana del Cine en Barcelona, que comienza el día 11 del actual y a la que dedicará un número extraordinario el próximo día 21. "Primer Plano" el próximo día 21.



Publica en su número 3, que acaba de ponerse a la venta, los siguientes reportajes y artículos:

Un húngaro viaja por Alemania. El hombre que inventó una profesión para la mujer.—La moda durante la otra guerra.—Escuche usted a sus amigos.—El pobrecillo de Asis.—Preocúpese de su sueño.—El encanto de la sonrisa. La lucha por el Afganistán.—Es distraído su niño?—George Brent opina sobre Hollywood.—El sol artificial, fuente de vida.—La jornada del Papa.—Por qué necesitamos abrigo.—Avatares del boxeo de antaño.—El estudiante "Trop".—Stalingrado.—Reacciones "humanas" de los animales. Valencia la sultana del Turia. Dos españoles determinaron el Meridiano.—Las inglesas aprenden a guisar.—Palomas mensajeras en la guerra.—Una mala partida jugada al "Timo".—Miss Ming desea ir a Shanghai.—Seiscientos cincuenta y cinco días errantes por el mar.—No queríamos morir. La epopeya de Finlandia.

100 PAGINAS 3 PESETAS  
Avenida José Antonio, 45. - MADRID

## CERVEZA EN EL DESIERTO



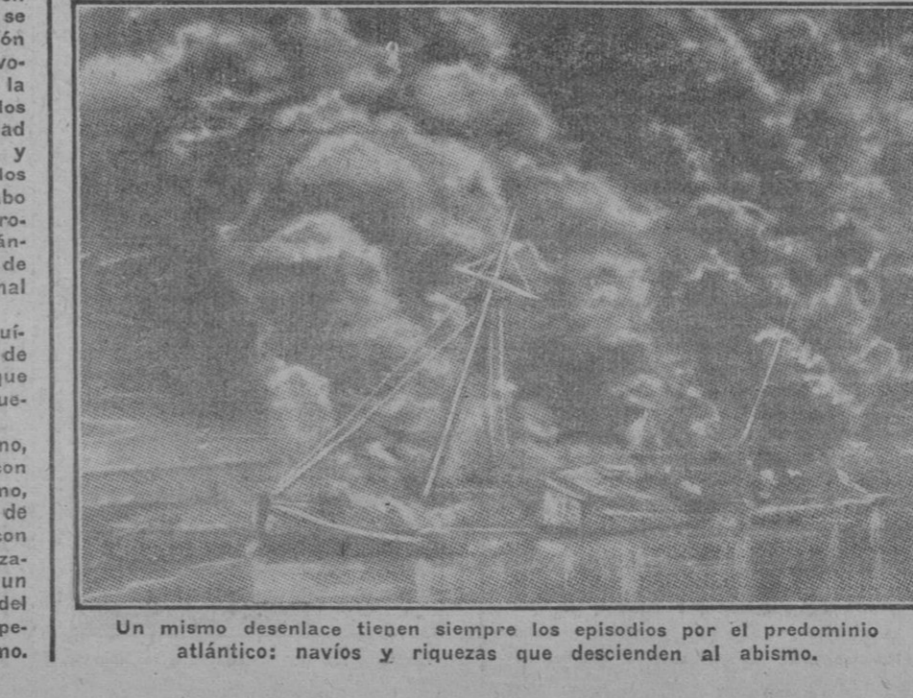
¡Vamos! ¡Que se cierra el bar!

**PUEDEN VD. LEER DIARIAMENTE**

AMPLIA INFORMACION DEL EXTRANJERO

LA ACTUALIDAD EN LA VIDAS DE LAS PROVINCIAS ESPAÑOLAS

**PUEBLO es un diario NACIONAL DEL TRABAJO**



Un mismo desastre tienen siempre los episodios por el predominio atlántico: navios y riquezas que descienden al abismo.

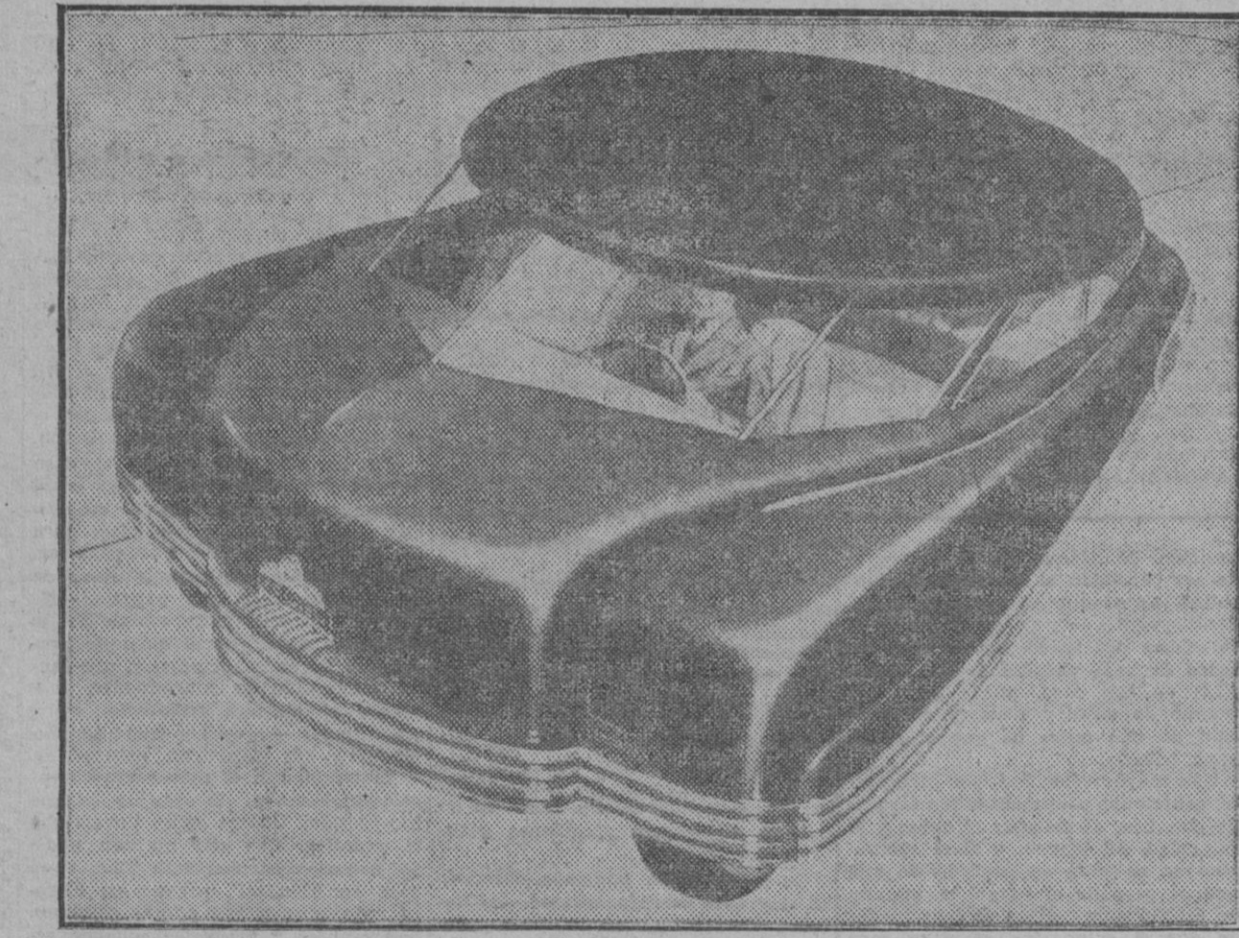
# El automóvil del futuro.

## La experiencia obtenida en la construcción de aviones es la base de la nueva industria automovilística

Contra lo que pudiera creerse, la industria norteamericana no se ocupa hoy en sus laboratorios exclusivamente de las cuestiones de los armamentos y exigencias bélicas, sino que también prosigue sus trabajos de investigación sobre las cuestiones de la postguerra, por lo que se refiere a los objetos de uso corriente, y de una manera especial sobre los automóviles.

### Reducción en su peso.

Según Zeder, el motor de automóvil podría enfrentarse victoriosamente con una potente revolución en los métodos técnicos. El motor actual tiene, por caballo de vapor, la quinta parte de peso que el motor de avión, pero solamente desarrolla la mitad de su fuerza de tracción. El peso corriente de un motor de automóvil es de unas seiscientas libras; pero puede, según los principios de la técnica moderna, desahar perfectamente cincuenta libras de este peso, como mínimo. A consecuencia de esto, el automóvil del futuro será no solamente más ligero, sino que, como consecuencia de esta cualidad, necesitará menos caballos de fuerza y, por consiguiente, menos cantidad de carburante, lo que permitiría elevar su capacidad de tracción a treinta millas, por lo menos, por galón de gasolina.



William B. Stout, ingeniero especializado en la construcción de motores para aviones y automóviles, que hace poco ha proyectado un motor refrigerado por aire que sólo pesa 100 libras y no cuesta más que 100 dólares, profetiza que la industria automovilística poseerá en el porvenir motores tan potentes como los que pueden tener los futuros aviones ligeros. El motor de automóvil podría, según él, no pesar más de dos libras por caballo de vapor de potencia. Es posible que el motor refrigerado por corrientes desapareciera por completo, que el carburador sea substituído por bombas de combustible y que todo el conjunto del motor sufra modificaciones tan radicales que varían por completo su estructura actual.

Según Frank S. Spring, ingeniero de la Hudson Motor Car Company, el motor del futuro automóvil podría proyectarse sobre la base de emplear como combustible una benzina especial, ligera, cuya fuerza de tracción por caballo de vapor supera en un 50 por 100 a la de la gasolina normalmente empleada para esta clase de motores. Spring cree que es posible doblar el número de cilindros del motor, lo que traería como consecuencia la elevación al doble del número de caballos de vapor de potencia. Su fábrica ha presentado ya un modelo que tiene 40 cm. de lar-

go, 25 cm. de ancho y 60 cm. de alto, y que posee doble potencia que el motor actual de automóvil.

Todas estas predicciones no son, sin embargo, más que puramente especulativas. En cambio, las modificaciones que se anuncian en la carrocería de los futuros automóviles son completamente fundadas y realizables. Durante los últimos años las líneas de la carrocería se iban apartando cada vez más de las exigencias aerodinámicas para no seguir más que criterios modernistas y estéticos. Por el contrario, la industria norteamericana cuenta con poder dar en la postguerra a los automóviles una configuración presentemente "funcional" mediante el empleo de materiales "plásticos" y el aprovechamiento de las experiencias adquiridas en la fabricación de aviones, lo que cambiará por completo el aspecto exterior del automóvil. Con arreglo a las modificaciones previstas, los automóviles serán más bajos, irán provistos de parabrisas redondos, etc. El empleo de materias plásticas en la construcción de las carrocerías ase-

guará una disminución notable en el costo de producción frente a los materiales hoy utilizados, así como también un menor peso del automóvil, con el ahorro consiguiente de carburante para su tracción. La reducción de peso entre estas materias y el aluminio es de 40 a 100, y como el aluminio pesa tres veces menos que el acero, es considerable la disminución de peso. Sin embargo, no es una cosa hecha la victoria de las materias plásticas sobre el acero, ya que Fred Zeder, de las fábricas Chrysler, y Ralph Roberts, de la Briggs Manufacturing Company, aseguran que el acero en láminas de un grosor muy pequeño puede competir ventajosamente, lo mismo con ellas que con el aluminio. La industria automovilística anticipa también al público las comodidades que serán incorporadas al automóvil. El interior de los coches estará calentado constantemente, tanto al está el coche en marcha como si está parado; la variación en las líneas exteriores apenas si producirán modificaciones en el espacio interior, cuya renovación de aire estará constantemente asegurada por ventiladores automáticos, que controlarán su entrada con arreglo a la presión atmosférica exterior. El volante será substituído por una palanca de dirección y los parabrisas serán dobles. Las puer-

## UN MISTERIO RACIAL

### ¿Podrán los "Ainus" sobrevivir a la guerra mundial?

Siempre ha sido un tema de extraordinario interés el estudio de las razas humanas y su evolución a través de los siglos. La guerra mundial, esta sangrienta y durísima lucha que está teniendo efecto en nuestros días, ha visto en sus trincheras, incluso defendiendo la misma causa, seres del más diverso origen, de las más diferentes costumbres y de los rasgos físicos más opuestos.

Entre éstos, y constituyendo una nota típicamente curiosa, se destaca como único ejemplar en el Mundo un pueblo de raza blanca que ha logrado conservar sus rasgos físicos sin que sufran alteración alguna desde la Edad de Piedra.

El "Ainus" (popularmente conocido por el "peludo Ainus") es el prototipo de esta raza, que tuvo su origen en los tiempos prehistóricos, y habita con otros dieciséis mil compatriotas en las islas del Norte del Japón. También hay un pequeño núcleo de éstos en la isla Sajalin, en la parte que corresponde a Rusia. El modo que tuvieron de llegar allí constituye uno de los más oscuros misterios de la Antropología.

Las mujeres de la raza "Ainus", ataviadas con arreglo a la moda, podrían pasar inadvertidas en las calles de cualquier país habitado por la raza blanca. Y

hasta pudieran resultar con un cierto aire distinguido camufladas en una "toilette" de un modisto elegante.

El hombre, en cambio, tiene unos rasgos muy pronunciados que le caracterizan. Es extraordinariamente velludo, de ojos oblicuos, nariz aplastada, pómulos salientes, y tiene su voluminosa cabeza cubierta de un verdadero bosque enmarañado de cabellos oscuros, áspero y rizado. Su cuerpo está algo menos desarrollado que el del hombre moderno occidental. Comparado con los otros casi imberbes de los japoneses, el "peludo Ainus" presenta todo el aspecto de un hombre salvaje.

Muchos hombres de ciencia han coincidido en que este pueblo blanco procede de un tronco nórdico, aunque quizá sea el último vestigio de una raza caucásica.

Algunos antropólogos sospechan que hace muchos miles de años el "Ainus" emigró al Japón siguiendo la ruta marcada por las islas del Sur. Quizá éstas fueran las Filipinas, las Molucas, Oceanía... Lo que desde luego es evidente es que no se parece en absoluto a ninguna tribu de las que habitan en el Norte de Asia.

Sus costumbres son verdaderamente curiosas en todos los aspectos y, aparte de todo contagio de civilización que indudablemente tiene que influir en ellos, su desenvolvimiento en la vida es típicamente primitivo.

Suelen ir bastante ligeros de ropa, y, por lo general, en verano van casi desnudos.

Construyen una especie de barcas o canoas que tienen cierto parecido con las que utilizan los habitantes de las islas del Pacífico.

Todos sus elementos de defensa se encuentran resumidos en uno: el arco y la flecha. Por eso la idea que tienen estos pueblos de la guerra es arrojar flechas que hieran al enemigo. Este mismo sistema fué el que usaron los aborígenes de Filipinas.

Un dato curioso es que tejen sus telas en un telar semejante al empleado por los pueblos que habitan en la Polinesia. Este método era completamente desconocido para los primitivos pueblos siberianos.

Pero la costumbre más característica, la más típica y pura de la raza "Ainus", es el sacrificio ofrecido a sus dioses. El animal es destinado para víctima de la ceremonia desde el mismo momento de nacer. La propia mujer de "Ainus" se encarga de su crianza y alimentación. Cuando el animal está en condiciones de ser sacrificado le colocan en un altar, haciéndole morir con un corte dado en la garganta. Mientras muere la víctima, el pueblo se imagina que está comunicándose con los espíritus divinos.

¿Podrá esta raza de "Ainus" sobrevivir a la guerra mundial o estará predestinada a desaparecer antes de que amanezca el día de la paz?

Lo más probable es que estos seres no puedan resistir los rigores de la guerra actual, ya que es una de las campañas más duras que ha conocido la Historia del Mundo. Si esto ocurriese, si en realidad fuera éste el siglo señalado por el Destino para poner fin a la vida del pueblo de "Ainus", habrían desaparecido para siempre los únicos restos supervivientes de una raza blanca que tuvo su origen en la Edad de Piedra.

# EL AVION INVISIBLE E INAUDIBLE

Tiempo ha, con las reservas prudenciales lógicas, se anunció invisible e inaudible. No se añaden comentarios. Estos rumores, poco consistentes y perfidados, fueron acogidos por los centros oficiales con la frialdad y recelos consiguientes. Sin embargo, un algo extraño ha trascendido ya, cruzadas las fronteras de la reserva. Las noticias son más precisas; los detalles, más acusados. Con todo ello podemos aventurar hoy nuestro juicio sobre este avión, así como los resultados que lógicamente esperamos de él, adelantándonos de esta forma a su actuación y a las consecuencias que de ella han de derivarse.

Los cuerpos plásticos transparentes hace lustros que están logrados, merced a los tratamientos adecuados de la resina y otros productos. Tras largos estudios y cálculos se ha llegado a los resultados de una materia transparente perfectamente

cuando se carece de punto de referencia es poco menos que imposible. Y en el caso remoto de que la caza enemiga aviste a uno de estos aviones, el espectáculo desconcertante de unos hombres, bombas y ametralladoras flotando en los aires (no se olvide que no se ve el avión) en tamaños tan reducidos inducirán a la duda. Esta visión desconcertante y la enorme velocidad de 625 kilómetros constituirán la mejor defensa de estos aeroplanos, que se desaparecerán aparentemente absorbidos y diluidos en el espacio infinito, siendo remotísimas las probabilidades de poder volver a establecer contacto.

### Difícultades ante los ruidos.

El avión silencioso tropieza con muchas inconveniencias. Los gases quemados de la combustión salen despedidos bruscamente por las vál-

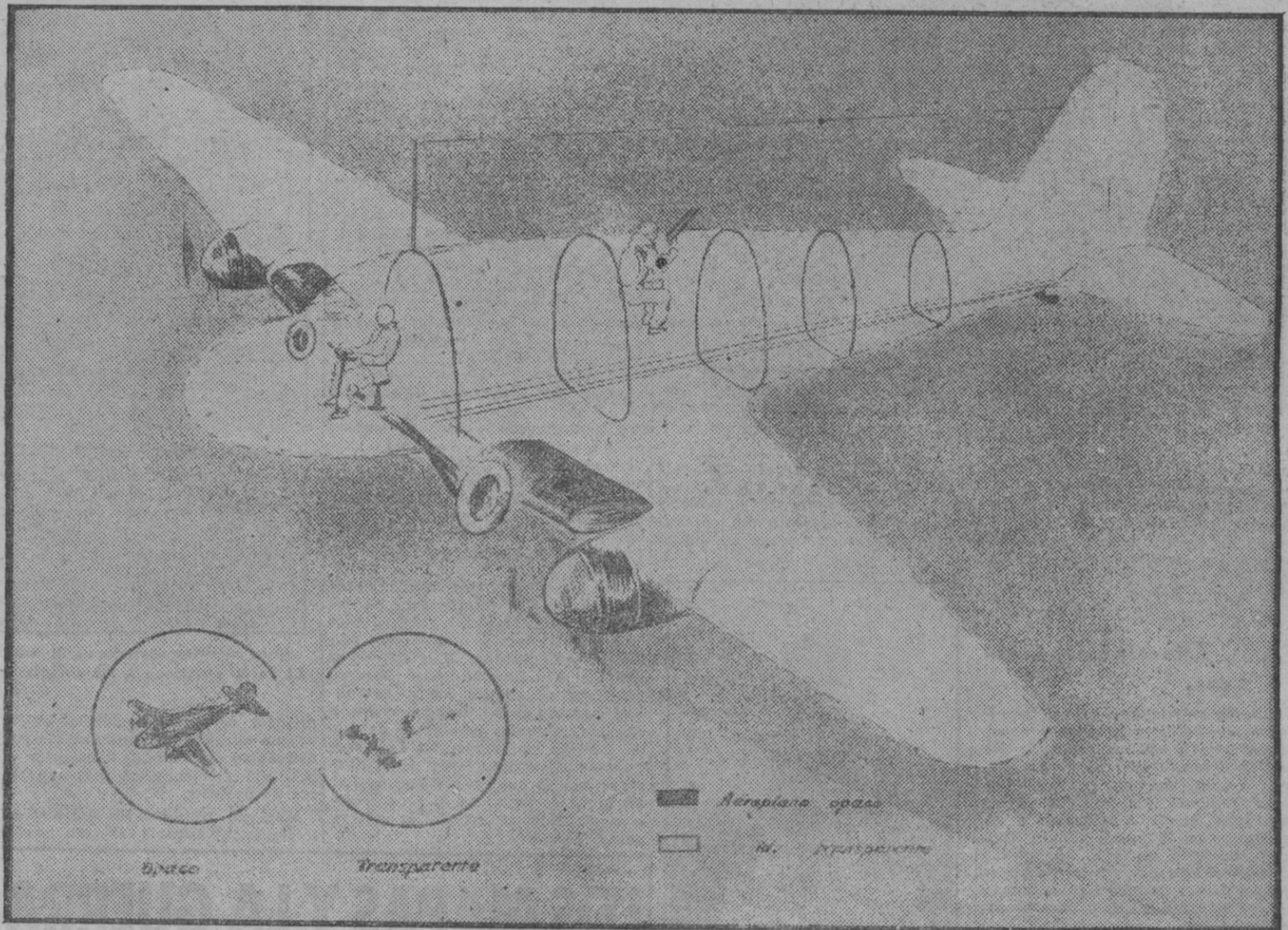
vas de escape del motor, produciendo ese ruido ensordecedor de todos tan conocido. En los automóviles, donde la pérdida de fuerza en la potencia del motor no es fundamental, se amortigua completamente el ruido por el complicado sistema de tubos que constituye el silenciador. Pero en los motores de aviación se ha observado que este medio de amortiguar el ruido aumenta la contrapresión en los cilindros y que éstos no se vacían completamente, con una notable disminución en el rendimiento del motor, y, consecuentemente, en la velocidad. Y la velocidad es fundamental para maniobrar y para escapar del enemigo. Pero este factor puede atenuarse notablemente en el avión invisible (por las causas antes citadas), y la pérdida ocasionada por un silenciador compensaría con creces los riesgos corridos, no habiendo mayor dificultad en adoptar en misiones aéreas cuyos caracteres fueran de gran riesgo y provecho. El avión dedicado a la observación fotográfica y ocular, el bombardero enviado a destruir un objetivo primordial, ambos solos y sin protección adentrados profundamente en terreno enemigo, escapan de milagro. Y son muchos los que no regresan de estos abnegados servicios desconocidos e inadvertidos por quienes leen cómodamente el parte oficial de guerra, donde se citan otros servicios no menos heroicos y útiles, pero más compensados en fama, prestigio y personalidad. El motor silencioso de aviación existe, y el aeroplano "Piper",

en su versión civil, vuela con su silenciador, asegurando su constructores que la pérdida ocasionada por la contrapresión antes citada no produce reacciones apreciables en la potencia del motor. Pero se ha llegado a la perfección en la supresión del sonido? La hélice produce ruidos tanto más fuertes cuanto mayores son las revoluciones o giros de la misma. Los cantos vivos, los carenados, producen sonidos perceptibles. Pero es indudable que se ha llegado a una disminución muy notable con el empleo del silenciador. El resto de los ruidos en el avión invisible pueden hacerse inaudibles al ser vueltos inteligentemente. El avión de bombardero, el de observación, eliminan el resto de los sonidos con volar a cierta altura. Y cuando lleguen a las cercanías del objetivo, un plano oportuno les situará a la altura de reconocimiento o de observación deseada, habiendo llegado a

del sonido, retardaría aún más la observación acústica.

### Las acciones de bombardeo y el nuevo avión.

Estos aviones invisibles y silenciosos pueden ser alcanzados por las baterías antiáreas y por la caza; pero en condiciones más difíciles y en desventaja notable. El oscilador de Kilstron radia sus microondas, y cuando éstas se reflejan en un cuerpo metálico en el aire son interceptadas en tierra por una serie de receptores de radio muy sensibles. Midiendo el ángulo de las ondas reflejadas se halla rápidamente la situación del avión enemigo, cuyos datos son retransmitidos a los artilleros. Adelanto notable. Pero no debe olvidarse que el rayo de Kilstron, si bien localiza, no hace visible al aeroplano; en estas condiciones, el tiro será dirigido per-



fectamente a la zona del cielo en que se halla el avión; pero el disparo será ciego. Esto es un hecho indudablemente desventajoso. Instalaciones análogas existen a bordo de los aviones de caza que buscan el enemigo por medio de estos rayos.

El proceso es trabajoso y menos eficaz que el visual; pero en la defensa nocturna de las grandes ciudades se han interceptado gran número de aviones por este procedimiento. Complementando armónicamente las observaciones terrestres con las efectuadas en los aires por la caza nocturna, se ha llegado al derribo del 10 por 100 de los atacantes. Pero es evidente que la ventaja, en líneas generales, pertenece al avión invisible e inaudible. Y para demostrarlo realizaremos un pequeño estudio, fundado en la acción del avión de bombardeo, el enemigo real y más temido.

Bombardeo nocturno. Asistimos a una paradoja desconcertante. La a granada de la D. C. A., al estallar, dispersa unos fulgurantes rojizos; los reflectores convergen hacia el objetivo; el rayo de Kilstron se orienta hacia el mismo punto. Y los resplandores fulgurantes de los escapes de los motores del avión (Invisibles de día) acaban por orientar definitivamente al avión de caza.

En las noches más oscuras los aviadados no gozarán de más ventaja que el avión opaco o corriente. Estas son, en síntesis, las noticias y comentarios deducidos sobre este extraño avión, que ha de revolucionar la técnica aérea actual y ha de aguzar el ingenio humano en busca del antídoto que contra esas distancias, que evitan la concentra-

ción, hacen del avión un ingenio solitario perfectamente invisible y perdido en la inmensidad de los cielos. Podrá descender a alturas prohibitivas y batir apérfidamente el objetivo con pérdidas mínimas. La caza de defensa recibirá en sus receptores de Kilstron 120 señales horarias desde todos los puntos cardinales, repetidas al infinito, más las de su propia aviación. Difícil cometido, que puede acabar por desorientar al piloto más formado. Un caza encargado de defender una ciudad de 2500 metros de diámetro, solamente por el hecho de despegar de su campo sin referencia exacta, tendrá que explorar un espacio de 15.825.000 kilómetros cúbicos. Huelga decir que en ese cubo enorme la localización del avión es poco menos que imposible, o tan tardía que sus efectos pueden llegar a la anulación.

## MOSAICO

### El Emperador José II

La Academia de Viena bien merece un reportaje al cumplir doscientos cincuenta años de su fundación. En ella se estudia de todo; hasta arte escénico. Esta institución influyó mucho a través de sus discípulos en una gran zona de Europa: Hungría, Polonia y los Balcanes. Hoy dedicamos esta pequeña mosaico al recuerdo del Emperador José II, que resolvió un día en favor de la Academia un pleito que duró justamente cien años entre ésta y los gremios de artesanos.

### Nuevo ensayo de Goethe

Papeles y documentos privados de Goethe hasta ahora inéditos. Documentos que permiten rehacer la Historia y conocer la anécdota de la casa del filósofo y saber del ambiente en que vivió el autor de tantos libros inmortales, han sido reunidos en un volumen que contiene un nuevo ensayo sobre Goethe. No es un ensayo más; es como una recopilación de datos y noticias que nos dicen del mundo en que vivió el gran poeta alemán.

### Películas de las operaciones quirúrgicas

El cirujano cuenta hoy con un auxiliar poderoso: la película en colores. Una de las tareas que actualmente realiza la fotografía científica consiste en la reproducción en colores del curso de las operaciones quirúrgicas. Pero este trabajo requiere condiciones especiales. La cámara ha de adaptarse al ritmo que siguen todos junto a la mesa de operaciones, no sólo para no perturbar en su delicado trabajo al cirujano, sino también porque el estado del paciente no debe prolongarse ni un solo segundo para facilitar la obtención de buenas fotografías. Los colores que se emplean son precisos: rojo, amarillo y azul. Con estos tres colores fundamentales se obtienen los más finos matices impresionables para la diferenciación de los órganos internos: para el rojo parduzco del hígado, el amarillo de la vesícula biliar, el rojo de los vasos sanguíneos, el blanco amarillento de la capa de grasa de la pared abdominal. Así la película permite más tarde al estudiante o al investigador una reconstrucción exacta del proceso operatorio.

El cirujano cuenta hoy con un auxiliar poderoso: la película en colores. Una de las tareas que actualmente realiza la fotografía científica consiste en la reproducción en colores del curso de las operaciones quirúrgicas. Pero este trabajo requiere condiciones especiales. La cámara ha de adaptarse al ritmo que siguen todos junto a la mesa de operaciones, no sólo para no perturbar en su delicado trabajo al cirujano, sino también porque el estado del paciente no debe prolongarse ni un solo segundo para facilitar la obtención de buenas fotografías. Los colores que se emplean son precisos: rojo, amarillo y azul. Con estos tres colores fundamentales se obtienen los más finos matices impresionables para la diferenciación de los órganos internos: para el rojo parduzco del hígado, el amarillo de la vesícula biliar, el rojo de los vasos sanguíneos, el blanco amarillento de la capa de grasa de la pared abdominal. Así la película permite más tarde al estudiante o al investigador una reconstrucción exacta del proceso operatorio.

**La información internacional que Vd. busca,**

Un estudio semanal de la guerra

Las biografías de los diplomáticos, los políticos y los jefes militares

Textos sobre las reivindicaciones africanas de España.

**Lo encontrará en el Suplemento semanal de PUEBLO**

Todos los sábados, por el mismo precio de 25 CENTIMOS

Lo puede Vd. adquirir, conjuntamente con el diario

# Croacia, Estado barrera en lo militar y Estado puente en lo cultural

# BARCOS DE DIECISEIS NUDOS COMO REMEDIO CONTRA EL SUBMARINO

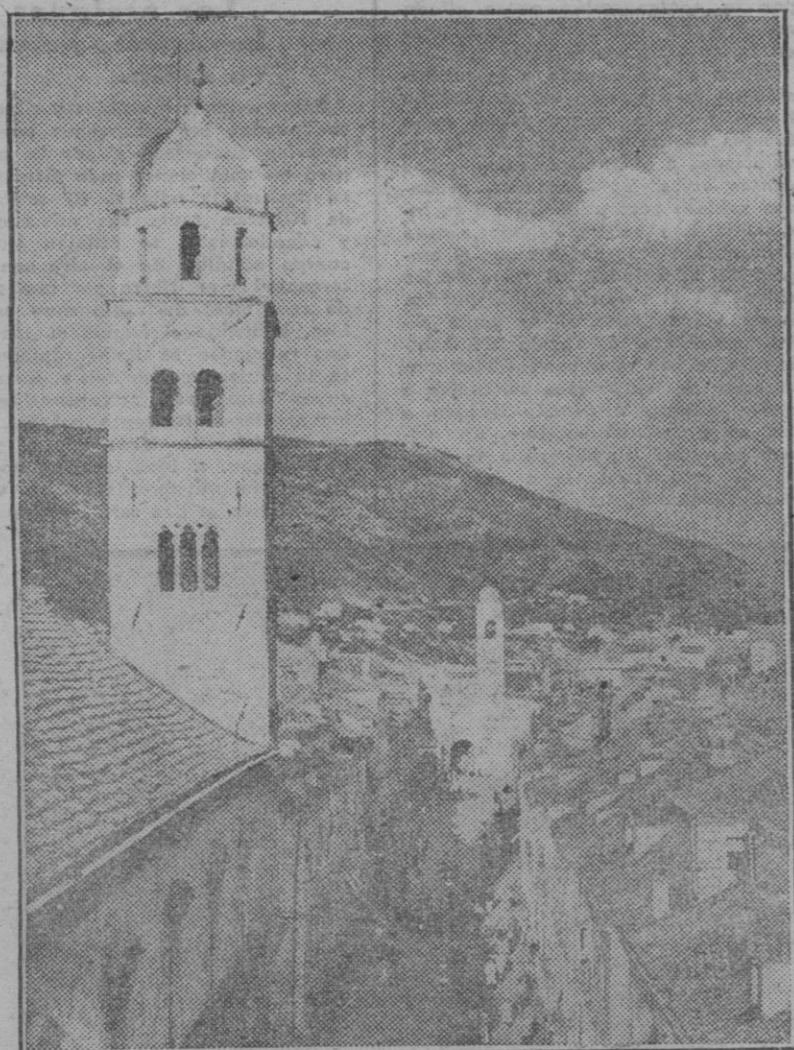
# La lucha de los Estados Unidos contra la inflación se refleja en su reforma tributaria

## FUNCION DE LOS NUEVOS ESTADOS EN LA ORGANIZACION EUROPEA

En la época que se vislumbra y en cuyo orto estamos, el sentido nacional conjugado con lo social ha de jugar un papel importantísimo en el futuro. Con amplia visión de ello la Alemania nacionalsocialista está dando satisfacción a las nacionalidades oprimidas, procurando que al mismo tiempo que se constituya en Estado cuenten con aquellos medios económicos necesarios para subsistir y que su comercio sea siempre de paridad entre lo exportado y lo importado. Con esto la solución de los problemas sociales y nacionales es más fácil y la marcha de las nuevas nacionalidades despejada.

### El nuevo Estado croata.

Ejemplo típico de la puesta en práctica de estos principios por el III Reich lo tenemos en la creación del Estado croata, el 10 de abril de 1941. En estas mismas páginas se ha estudiado en líneas generales la similitud de la época de transición que vivimos con otras ya históricas. Todas tuvieron una motivación histórica y una consecuencia que duró algunos siglos. La unión y unión voluntaria del pueblo croata a la Monarquía austro-húngara durante el reinado del Emperador Fernando, hermano de nuestro César Carlos, al que sucedió, cesó al desaparecer el Imperio de los Habsburgo. El formar parte el pueblo croata voluntariamente de la Monarquía austro-húngara, se debió a que era la única fuerza que podía defender sus territorios de los ataques de los bárbaros y más tarde de los otomanos. Las grandes potencias vencedoras en la configuración del 14-18 reconocieron los pueblos croatas, bosnios, dalmatas y montenegrinos, gobernados por la doble Monarquía danubiana en un Estado de lo que anteriormente había sido Serbia y pueblo que había estado a gobernar, creándose el llamado reino de los Serbios, Croatas y Eslovenos.



Una vista de Sarajevo.

de independencia. Con ello los croatas han visto sus aspiraciones logradas, pues Europa ha logrado mucho más, pues Croacia se transformó en un agente de equilibrio y de paz en los Balcanes, sirvió de Estado barrera y defensa ante un posible ataque por el sur de Europa a la fortaleza creada por Alemania.

### Las minorías étnicas.

Croacia cuenta hoy con siete millones de habitantes, muy muchos de los que quedaban fuera de los límites determinados al actual Estado croata, aunque habitasen en otras regiones del antiguo Reino Yugoslavo, han sido obligados a reintegrarse en la nueva nación, dándose con esto un paso gigantesco para hacer desaparecer las minorías étnicas dentro de otro Estado, causa de tantos roscamientos y guerras internacionales.

Al unsono que fueron impuestas por el Eje estas drásticas medidas en la Europa del Sur por ellos organizada con un criterio político realista, han propugnado otras que al Estado croata le darán solidez económica en plazo breve y le permitirán hacer frente a las angustias económicas que la postguerra ha de crear al mundo.

Croacia, país eminentemente agrícola y ganadero, en los años de convivencia con el pueblo serbio vio

turbada su idílica y patriarcal manera de vivir por las disposiciones dictadas desde Belgrado suprimiendo el colonato, intentando una reforma agraria en tierras de ancestrales propietarios, lo que provocó una revolución social con fuerte rai-gambre nacional.



Una aldeana de la región de Zagreb, luciendo el rico atavío tradicional del país.

trales usos campesinos, con lo que consiguieron una atomización de la sociedad, un encarecimiento de los productos y, sobre todo, se dio motivo a la incrustación dentro de los pueblos croatas de elementos serbios en plan de dominadores y perturbadores de las costumbres y usos croatas. De esta forma, Bosnia y Dalmacia, que se asentaban sobre una economía familiar, al ver entorpecidos sus habituales medios de vida, se dedicaron a incrementar las industrias y el comercio. Crearon a lo largo de la costa adriática fuertes flotas pesqueras, que facilitaron la creación en sus orillas de importantes fábricas de conservas de pescado y salazones.

En los dos años que Croacia se siente libre e independiente ha conseguido poner remedio a la desorganización que en su secular manera de vivir le planteó el Estado Yugoslavo y ha creado una economía que es promesa de un futuro sólido, libre de preocupaciones angustiosas, y camina a crear una

### Los croatas, dentro del Imperio austriaco.

El pueblo croata, que se asentó en las costas dalmatas ocupadas por las tribus germanas y eslavas que marchaban invadiendo y arrasando hacia Occidente, se fusionó, hacia el siglo VII, con los colonos latinos, que, unido a la conversión en masa al cristianismo, se perfiló y modeló su espíritu típicamente mediterráneo. Los croatas, dentro del Imperio austriaco, se destacaron siempre por una cultura selecta y refinada. Sus hombres, a través de los siglos, han ocupado cargos destacadísimos de gobierno, tanto dentro del Imperio de los Habsburgo como dentro del Imperio turco. Esta región ha recibido influencias culturales y espirituales tanto de los reinos cristianos, paso obligado de los cruzados, como de los pueblos que con los turcos venían, y por ello ha cristalizado en una espiritualidad refinada que chocaba con la tosquedad de los serbios, sobre los que influyó lentamente.

El interés común mediterráneo de Croacia le hace puente, por su valor geográfico y espiritual, entre la Europa Central y el Oriente Cercano. Ante las ideas nacionalsocialistas y fascistas las aglutina, y dada la existencia de cerca de un millón de croatas de religión mahometana de gran cultura, los expanden entre los pueblos del Oriente. Asimismo plantea los problemas de los pueblos islamitas ante las potencias del Eje. Su Ejército, que siempre fué aguerrido y valiente, mantiene en las montañas fronterizas una guardia permanente defensiva contra posibles ataques que le puedan venir del Adriático y repeler cualquier agresión que los bárbaros existentes en los Balcanes, todavía insurrectos y refugiados en sus abruptas montañas, le puedan intentar con ayuda de potencias extranjeras.

La semejanza que existe entre Croacia por entrecruzarse en su suelo diferentes civilizaciones, motivo que le hace ser objeto de envidiosas miradas de los pueblos de Europa que le pasan idénticas vicisitudes hasta consolidar por siglos su independencia y libertad, abrigase la certeza de que su función en la marcha de Europa será acendradamente de prospectiva, con lo cual podrá desempeñar un brillante papel en la reconstrucción de Europa cuando la guerra actual termine.

## La opinión técnica no es unánimemente favorable a su adopción

Cualquiera que pueda ser la visión de la política, desde un punto de vista técnico, el desangre en la Mar del Norte europea, la inquietud de los aliados de las democracias sigue concentrada sobre el fantástico desgarri que los elementos de vida y combate experimentan en los océanos bajo la acción de los submarinos alemanes. ¿Cómo combatir el arma submarina? He aquí el problema. ¿Cómo impedir que los barcos, con su precioso tesoro de vidas y elementos bélicos, vayan a parar al fondo del océano sin tiempo para desempeñar la misión que los llevara a surcar las envergadas rutas del pélagos?

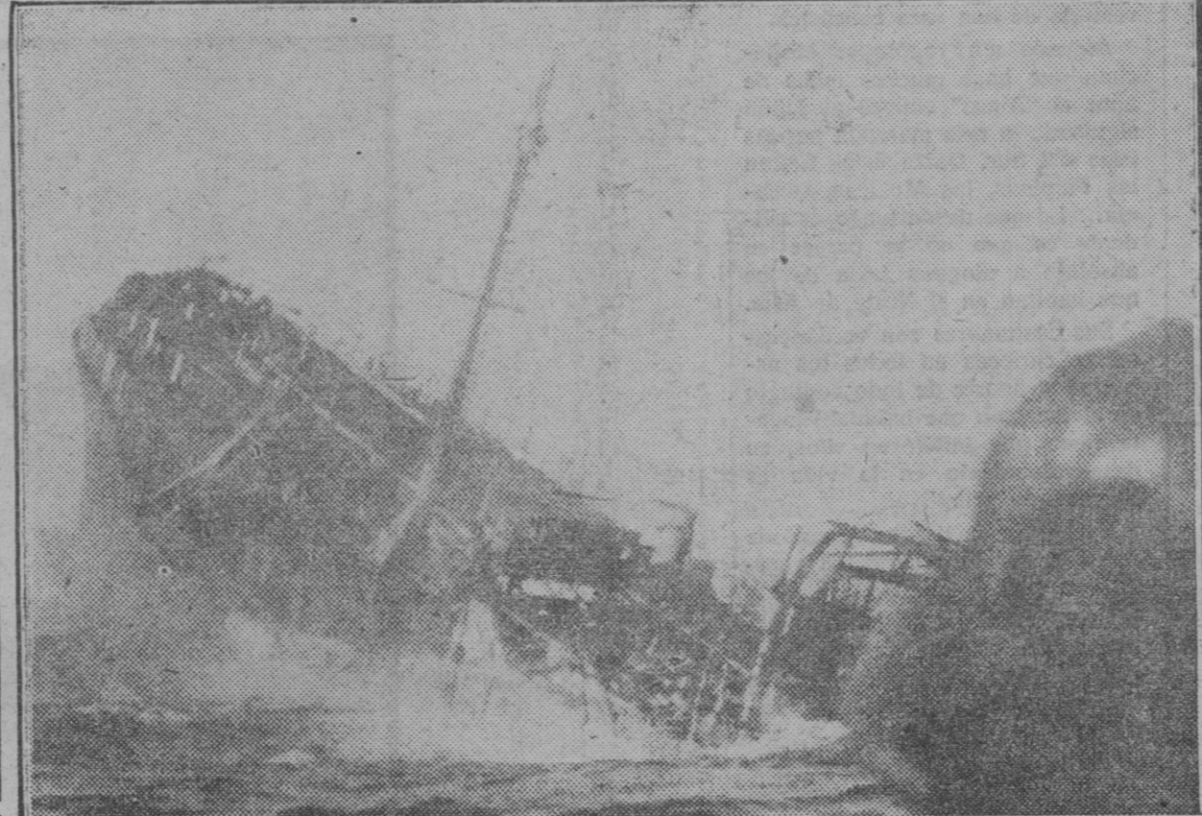
Dos son las escuelas que se han partido el rol de la controversia con variada fortuna. Al principio la respuesta al hélico interrogante pareció que los colegas en armata con el proverbial grano de sal. Los ingleses polarizaron su preocupación en sus intentos en la manera de des-

americano, no se contó en un principio con que el desangre en la Mar del Norte había de alcanzar la magnitud que ha registrado en los últimos tiempos, como análogamente se echó en oído que los mismos recursos y artificios que los mismos increíbles rápidos a la construcción de barcos en los Estados Unidos iban a hallar pródiga contrapartida en los artificios y recursos que Alemania ha dedicado a la construcción de submarinos.

El método norteamericano, sin perder su alucinante espectacularidad, no estaba aviado por una persuasiva dosis de ofensa, y así, en Inglaterra, donde por temperamento no se acumbe espontáneamente a la impresión de los hechos, se aceptó la panacea de sus colegas en armata con el proverbial grano de sal. Los ingleses polarizaron su preocupación en sus intentos en la manera de des-

El método norteamericano, sin perder su alucinante espectacularidad, no estaba aviado por una persuasiva dosis de ofensa, y así, en Inglaterra, donde por temperamento no se acumbe espontáneamente a la impresión de los hechos, se aceptó la panacea de sus colegas en armata con el proverbial grano de sal. Los ingleses polarizaron su preocupación en sus intentos en la manera de des-

El método norteamericano, sin perder su alucinante espectacularidad, no estaba aviado por una persuasiva dosis de ofensa, y así, en Inglaterra, donde por temperamento no se acumbe espontáneamente a la impresión de los hechos, se aceptó la panacea de sus colegas en armata con el proverbial grano de sal. Los ingleses polarizaron su preocupación en sus intentos en la manera de des-



Unos minutos después de la sorda explosión ocasionada por el torpedo tiene efecto la inevitable catástrofe. El barco desciende a los abismos mientras la tripulación, esperanzada en los botes de salvamento, busca apoyo en la parte aún emergente de las aguas.

métodos de prefabricación, al objeto de que los astilleros lanzasen al agua mercantes en cantidad superior a cuanto los submarinos fuesen capaces de destruir.

## LOS MAPAS Y LA GUERRA

### Un diccionario geográfico de 55 idiomas

El actual conflicto bélico y la extensión de las operaciones en los campos de batalla han fomentado en general el estudio de los mapas. El conocimiento del lugar donde se llevan a cabo las operaciones atrae el interés de cuantos siguen la lucha. Con más frecuencia que nunca se consultan hoy los atlas para determinar la situación de las localidades que en los partes de guerra se citan; ríos, montañas y ciudades son buscados en las cartas con cuidadoso interés. Pero las denominaciones de los lugares que se mencionan en los partes no siempre coinciden con las contenidas en los atlas. El cambio de nombres de muchos lugares desde la fecha en que fueron publicados los mapas que se estudian y las ortografías distintas ocasionan en las consultas tropiezos continuos.

Hace unos años el alemán Wilhelm Bonaker, en unión de varios filólogos, se lepuso la tarea de reunir en un diccionario cartográfico, indicando la transcripción ortográfica, los nombres contenidos en los partes. Resultado de este trabajo ha sido la confección de un diccionario en el que se han reunido designaciones geográficas de cincuenta y cinco idiomas cultos, habiéndose transcrito en conjunto cerca de dieciséis mil nombres extranjeros.

En esta obra, que contribuye a unificar la ortografía de nombres

truir el submarino, y cuando no, en el método de esquivar y frustrar sus ataques con preferencia a compensar con nuevas construcciones los estragos de la arma letal alemana.

No queremos decir que en Londres se haya llegado, ni mucho menos, a una solución que garantice el pacífico curso de los océanos a las unidades mercantes aliadas, y si sólo que en el estudio y tratamiento de la dificultad se destacan en estos momentos procedimientos y métodos propios con libérrima autonomía de cuanto se puede pensar y decidir en la orilla opuesta del Atlántico.

El sistema ortodoxo y convencional del convoy continúa siendo el aceptado, aunque de la relatividad de sus méritos puede juzgarse por el hecho de que en un cruceo hacia las bases septentrionales soviéticas la expedición fué atacada treinta y seis veces, a pesar de la vigilancia ejercida por los barcos de superficie durante la noche y por los aviones durante las horas diurnas, con un balance de sólo dos submarinos hostiles destruidos y con problemáticas averías a otros sumergibles.

Ante los paupérrimos resultados del convoy la estrategia aliada ha tenido que apilar a otros medios de acción defensiva, y entre ellos al ataque por el aire a las bases submarinas. Los últimos y reiterados bombardeos de la base de Lorient, en la costa atlántica francesa, son ejemplo y revelación de la nueva táctica. Lorient es sólo una de las múltiples bases submarinas alemanas y una nada más también de los santuarios a que el sumergible naval se acoge cuando experimenta la necesidad de reparaciones o de reponer sus abastos.

En este punto, un editorial inglés nos recuerda que ya en la otra Gran Guerra los técnicos y autoridades de la Marina británica mantenían que la campaña submarina pudo muy bien haber decidido la guerra en favor de Alemania si esta nación hubiera contado con bases en el Atlántico en lugar de verse obligada a operar desde los puertos del Mar del Norte y del

rino se sienta impotente o embarazado en la técnica de agresión.

Estos barcos, todavía en germen de maqueta, habrán de poseer una marcha de 16 millas, y sus ventajas e inconvenientes están siendo comprobadas en la balanza del juicio, aunque es de reconocer que todas las dificultades que los nuevos navíos puedan ofrecer no logran eclipsar el argumento inapelable de su necesidad y de la no existencia en el horizonte visible de otras medidas que hayan de reemplazarlos.

Los inconvenientes que los técnicos arguyen contra el nuevo plan de construcción son como sigue: El barco de 16 millas es de construcción más costosa y más caro también de operar en virtud de que la mejor maquinaria que corresponde al nuevo barco en comparación con la del barco de 10 nudos y de que el consumo de combustible es igualmente mayor en los nuevos tipos de mercantes.

El espacio que las máquinas y calderas ocupan en el barco es asimismo mayor y correspondientemente se exige mayor espacio para el almacenamiento de combustible, espacio que hay que sustraer a la carga.

### Ventajas que se obtendrían.

En favor del barco de 16 millas en tiempo de guerra militan los argumentos siguientes: Se podrían realizar más viajes en el curso del año y transportar, por consiguiente, un volumen mayor de mercancía en una serie de viajes sobre un período de tiempo relativamente largo, a pesar de que su capacidad de bodega no es tanta como la del navío de marcha más reducida.

En un cualquiera de los viajes está menos tiempo en la zona de peligro. Es ligeramente un blanco más difícil para el submarino enemigo. Esta dificultad en el ataque por parte del sumergible hostil la explican los técnicos en estos términos: "Si el submarino se encuentra en

El barco de 16 millas es de construcción más costosa y más caro también de operar en virtud de que la mejor maquinaria que corresponde al nuevo barco en comparación con la del barco de 10 nudos y de que el consumo de combustible es igualmente mayor en los nuevos tipos de mercantes.

El espacio que las máquinas y calderas ocupan en el barco es asimismo mayor y correspondientemente se exige mayor espacio para el almacenamiento de combustible, espacio que hay que sustraer a la carga.

En un cualquiera de los viajes está menos tiempo en la zona de peligro. Es ligeramente un blanco más difícil para el submarino enemigo. Esta dificultad en el ataque por parte del sumergible hostil la explican los técnicos en estos términos: "Si el submarino se encuentra en

El espacio que las máquinas y calderas ocupan en el barco es asimismo mayor y correspondientemente se exige mayor espacio para el almacenamiento de combustible, espacio que hay que sustraer a la carga.

En un cualquiera de los viajes está menos tiempo en la zona de peligro. Es ligeramente un blanco más difícil para el submarino enemigo. Esta dificultad en el ataque por parte del sumergible hostil la explican los técnicos en estos términos: "Si el submarino se encuentra en

El espacio que las máquinas y calderas ocupan en el barco es asimismo mayor y correspondientemente se exige mayor espacio para el almacenamiento de combustible, espacio que hay que sustraer a la carga.

En un cualquiera de los viajes está menos tiempo en la zona de peligro. Es ligeramente un blanco más difícil para el submarino enemigo. Esta dificultad en el ataque por parte del sumergible hostil la explican los técnicos en estos términos: "Si el submarino se encuentra en

El espacio que las máquinas y calderas ocupan en el barco es asimismo mayor y correspondientemente se exige mayor espacio para el almacenamiento de combustible, espacio que hay que sustraer a la carga.

En un cualquiera de los viajes está menos tiempo en la zona de peligro. Es ligeramente un blanco más difícil para el submarino enemigo. Esta dificultad en el ataque por parte del sumergible hostil la explican los técnicos en estos términos: "Si el submarino se encuentra en

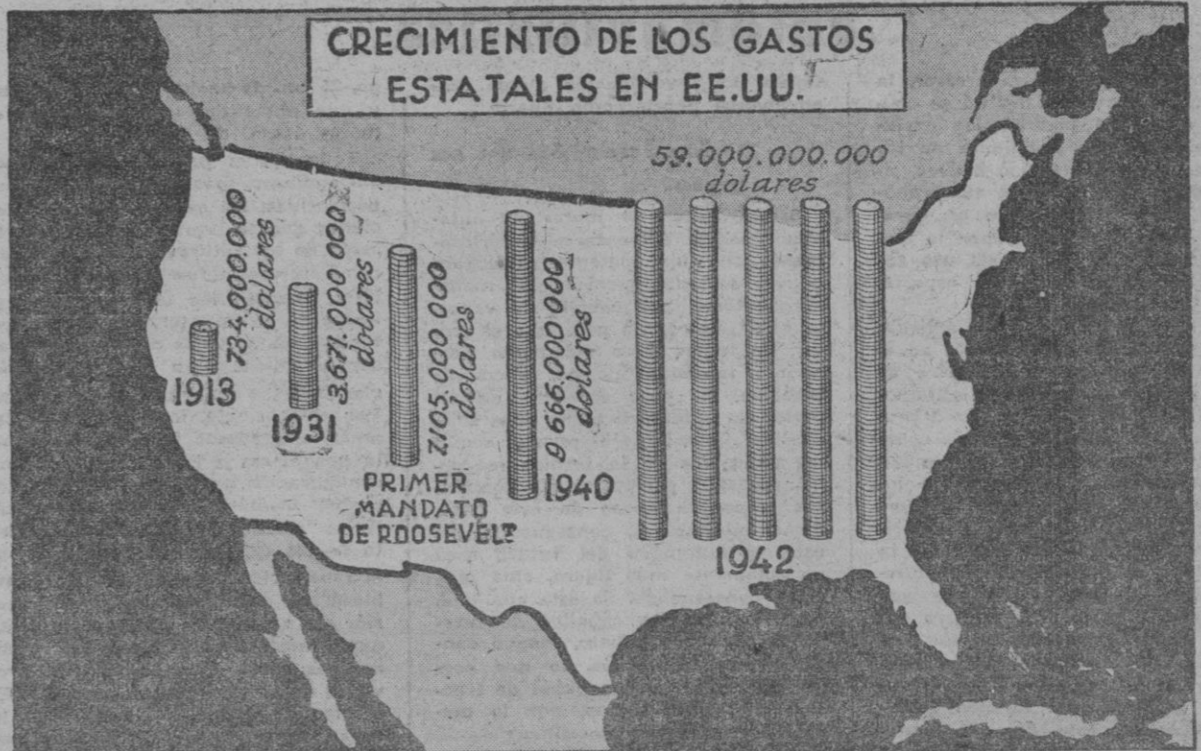
El espacio que las máquinas y calderas ocupan en el barco es asimismo mayor y correspondientemente se exige mayor espacio para el almacenamiento de combustible, espacio que hay que sustraer a la carga.

En un cualquiera de los viajes está menos tiempo en la zona de peligro. Es ligeramente un blanco más difícil para el submarino enemigo. Esta dificultad en el ataque por parte del sumergible hostil la explican los técnicos en estos términos: "Si el submarino se encuentra en

El espacio que las máquinas y calderas ocupan en el barco es asimismo mayor y correspondientemente se exige mayor espacio para el almacenamiento de combustible, espacio que hay que sustraer a la carga.

En un cualquiera de los viajes está menos tiempo en la zona de peligro. Es ligeramente un blanco más difícil para el submarino enemigo. Esta dificultad en el ataque por parte del sumergible hostil la explican los técnicos en estos términos: "Si el submarino se encuentra en

## Por una parte, el "Victory Tax" entraña una obligatoriedad de ahorro para los particulares, mientras la "Excess Profits Tax" retira a las Sociedades los tan peligrosos beneficios extraordinarios



La reforma tributaria iniciada por los Estados Unidos se puede encuadrar perfectamente dentro del marco de las medidas encaminadas a la lucha contra la inflación. Si examinamos la trayectoria económica de Norteamérica no podemos substraernos a declarar que se ha caracterizado siempre por una gran agilidad de visión que, a la corta o a la larga, se ha traducido en previsiones ordenatorias en pro de los intereses internos, sin flirtear en ningún momento en la justicia o injusticia que pudiera hacerse a los de afuera fronteras.

A los pocos meses de la entrada de Norteamérica en el conflicto las Cámaras—aunque sólo fuera en intervenciones personales—se hacían eco de la necesidad de atacar la inflación. Tal vez fuera en orden a darle excelente clima parlamentario por lo que el Presidente Roosevelt, dirigiéndose tiempo atrás al país, indicara que en el plazo de un mes, y poniendo en práctica toda clase de poderes ordinarios y extraordinarios—incluso tomando decisiones que en otros momentos pudieran haber sido reunidas por dictatoriales y antidemocráticas—, se veía obligado a retirar la batalla contra la inflación.

¿Qué causas originan el fenómeno en cuestión? En nuestro Mundo Económico" correspondiente al 16-XII-1942 se decía lo que sigue: "Por encima del "boom" económico que artificialmente han creado los mercados de guerra, el poder total de compra de los americanos se acrecienta sensiblemente el mismo tiempo que la oferta y la cantidad de mercancías ofrecidas disminuyen por igual. Semejante estado de cosas es lo que provoca la inflación—en el orden mercantil—, pues la abundancia de dinero y la escasez de mercancías se traduce inevitablemente por un alza de precios que entraña un aumento de salarios que ocasiona facilidades en la bolsa del consumidor, y, por tanto, hace ascender más los precios. Se trata de una verdadera espiral económica cada

posición de ataque en el momento de ser percibido el mercante, la dificultad del ataque no aumenta considerablemente con un aumento en la velocidad del barco, excepto en los casos de baja visibilidad. El submarino, en ese caso, puede tener tiempo de escapar y situarse en posición de tiro antes de que el barco haya pasado.

Una mayor visibilidad, por otra parte, contribuye a aumentar los errores de puntería, al calcular el curso y la velocidad del blanco, y al el submarino no se halla en posición de ataque al percibir el barco, la marcha de éste disminuye las probabilidades de que el submarino se sitúe para atacar, en virtud de la discrepancia entre la poca velocidad del sumergible y la mayor del barco, que será mayor y mucho más en favor del mercante.

En el caso de ataques repetidos por un grupo de submarinos, las ventajas del barco de gran velocidad son todavía más evidentes. En esta clase de ataques los submarinos muy a popa ya del barco, después de descargar sus torpedos, pueden adelantarse de nuevo navegando en la superficie bajo las sombras de la noche o aprovechando una baja visibilidad para sumergirse otra vez en el punto conveniente y repetir la agresión. Un aumento en la marcha del blanco de unos cuatro nudos no impide enteramente la repetición de este tipo de ataque, pero sí reduce el número de veces en que el ataque puede realizarse durante un viaje."

Este es el pro y el contra de los barcos de mayor velocidad como remedio del peligro submarino, bien que, como cuestión aparte, se ofrece la dificultad de producir maquinaria con una rapidez que corresponda a la de construcción de los barcos mismos. Es este problema el que inquieta al Almirantazgo británico y al que parecen dedicarse preferentemente los técnicos en estos términos: "Si el submarino se encuentra en

El espacio que las máquinas y calderas ocupan en el barco es asimismo mayor y correspondientemente se exige mayor espacio para el almacenamiento de combustible, espacio que hay que sustraer a la carga.

En un cualquiera de los viajes está menos tiempo en la zona de peligro. Es ligeramente un blanco más difícil para el submarino enemigo. Esta dificultad en el ataque por parte del sumergible hostil la explican los técnicos en estos términos: "Si el submarino se encuentra en

### La reforma tributaria y sus proyectos.

La guerra supone un enorme consumo de riqueza que ha de salir forzadamente de la nación empeñada en la lucha. Esto significa, ni más ni menos, los últimos presupuestos concebidos bajo el mandato de Roosevelt ya reseñados. Veamos ahora la relación de estos gastos cuantiosos con la inflación y con la reforma tributaria que registra la Unión.

En la guerra se da el caso de que el Estado se convierte en el primer "consumidor" de la nación. Las empresas todas trabajan para él, y claro está, hay que pagarlas. Aquí precisamente está la clave de la cuestión. Hay que pagarlas—deciamos antes—, pero solamente lo suficiente para que el ciclo de producción no se interrumpa, por tanto, reabsorbiendo nuevamente, mediante el sistema tributario, enormes masas dinerarias que inevitablemente, de jugar con libertad en el mercado, son el más seguro núcleo inflacionista. Y esto es lo que los Estados Unidos están llevando a la práctica. Con ello no han puesto, como vulgarmente se dice, "una pica en Flandes", porque en Europa, con motivo del actual conflicto, beligerantes y neutrales conocen reformas tributarias y leyes de beneficios extraordinarios como panaceas que les han librado de la hecatomba económica.

En 1918—según podemos observar en el gráfico correspondiente—los Estados Unidos votaron un presupuesto de 734 millones de dólares. La iniciación del mandato de Roosevelt se llevó a cabo con un presupuesto

de 7.105 millones, frente a los 3.671 consumidos en el año 1931. En 1940 el presupuesto era de 9.666 millones, y por fin, el de 1942, de 59.000 millones de dólares.

Morgenthau no está satisfecho con la marcha que llevan las exacciones y que ha anunciado su intención de pedir al Congreso nuevas elevaciones en los impuestos mediante aumentos de los tributos sobre utilidades y su extensión a determinadas corporaciones. Hasta el momento el "Victory Tax" ha proporcionado un aumento en la recaudación de 6.000 millones de dólares. Morgenthau desea que su programa revisionista proporcione al ejercicio que terminará en junio de 1943 7.000 millones de dólares más.

Por otra parte, la nueva ley, con la denominación de "Excess Profits Tax", en uno de sus capítulos centra sus miras hacia los beneficios extraordinarios fabriles y espera retener de las distintas Compañías un gravamen adicional de 1.000 millones. La evolución del combate contra los beneficios extraordinarios se presenta así: en otoño de 1940 el Gobierno reclamaba para sí el 50 por 100 de éstos; posteriormente, el 65 por 100; a los pocos meses, el 75 por 100; en el proyecto que se llevó a la Cámara últimamente, el 87,6 por 100, y por fin, parece ser que el tipo aprobado es todavía superior y se puede cifrar en un 90 por 100 de las utilidades conceptuales como extraordinarias.

En un estudio relativo a más de 2.000 importantes empresas norteamericanas se ve que sus beneficios ascendieron en 1940 a 4.400 millones de dólares; en 1941, a 2.900 millones, y en 1942, a 3.500 millones. Las cargas fiscales variaron en la siguiente proporción: 1940, 500 millones de dólares; 1941, 1.500 millones, y 1942, 2.600 millones. Por tanto, las cantidades disponibles se redujeron a 1.900 millones en 1940; 1.400 millones en 1941 y 900 millones en 1942.

Sin embargo, el tipo de la ley no consiste en la ampliación del cerco puesto a entidades como las industriales de todo género, que al fin y al cabo, pueden pagar holgadamente el tipo aprobado, sino en la gran ampliación del área tributaria que recoge en su órbita—en la parte tocante a contribución personal—a una serie de individuos—rentistas, pequeños burgueses, etc.—que hasta el momento no pagaban impuestos, habiéndolo tenido que ver con el Fisco, y así el número de contribuyentes, que se cifra por venir dicho tributo será restituido por la ley, mediante descuentos en el impuesto de utilidades, bien mediante efectivos abonos al contribuyente.

Los comentarios alemanes a la nueva legislación hacendística de los Estados Unidos nos hacen saber que

