

EJERCITO

Revista
Ilustrada
de las
Armas y
Servicios



Ministerio del Ejercito



Ejército

REVISTA ILUSTRADA DE
LAS ARMAS Y SERVICIOS

NUM. 4 • MAYO • 1940

Acción artillera.— Coronel Nicasio de Aspe, de Artillería.

Ejército, sociedad civil.— Eugenio Montes, de la Real Academia Española.

Motorización.— Teniente Coronel Alfonso Fernández, de Estado Mayor.

La economía en la guerra moderna.— Luis Olariaga, Presidente del Comité de Banco.

La Intendencia en la preparación económica de la guerra.— Comandante Angel Baldrich, de Intendencia.

La Ciudad Universitaria, baluarte del honor y el heroísmo.— Teniente Coronel Habilitado Morás de la Fuente, de Infantería.

Guerra en Europa.— La Redacción.

Información general.

Información bibliográfica.

SUMARIO

Acción Artillera

*Coronel Nicasio de Aspe
de Artillería*

*Proceso y conclusiones
sobre la eficiencia artillera
en nuestra guerra.*

COMO en unas breves líneas no podemos analizar los problemas presentados a los artilleros en la campaña recientemente terminada, ni tampoco es posible insertar con detalle ciertos datos interesantes sobre las necesidades sentidas, las soluciones logradas y las que actualmente tiene pendientes nuestra Arma en orden a su organización y empleo, nos limitaremos en esta sucinta exposición a revisar someramente el proceso seguido por la actuación de las Unidades artilleras que tuvimos a nuestras órdenes durante los Mandos que desempeñamos en Asturias, en la Reserva General de Artillería y en la Comandancia General del Ejército de Levante, a fin de reflejar primeramente el progreso alcan-

zado en esa actuación artillera desde las operaciones iniciales hasta el fin de la guerra y condensar al final aquellos aspectos cuyas esencias convendrá siempre retener para lograr, a nuestro juicio, una más ventajosa utilización de la Artillería en beneficio del rendimiento del Ejército.

En la campaña de Asturias, en aquellos primeros meses de la guerra, nuestra escasez de material y municiones, la falta de Unidades organizadas, los deficientes elementos y servicios de Planas Mayores, sumándose a la circunstancia de operar en terreno muy accidentado, impuso una dosificación artillera en el campo significadamente pobre: las baterías sueltas, especialmente de montaña, afectas a columnas de 1.000 a 2.000 hombres, se esforzaban en multiplicar su actividad de transporte y de fuego para poder atender las necesidades de la infantería; pero la eficiencia artillera resultaba escasa y las baterías, bajo el fuego de la aviación





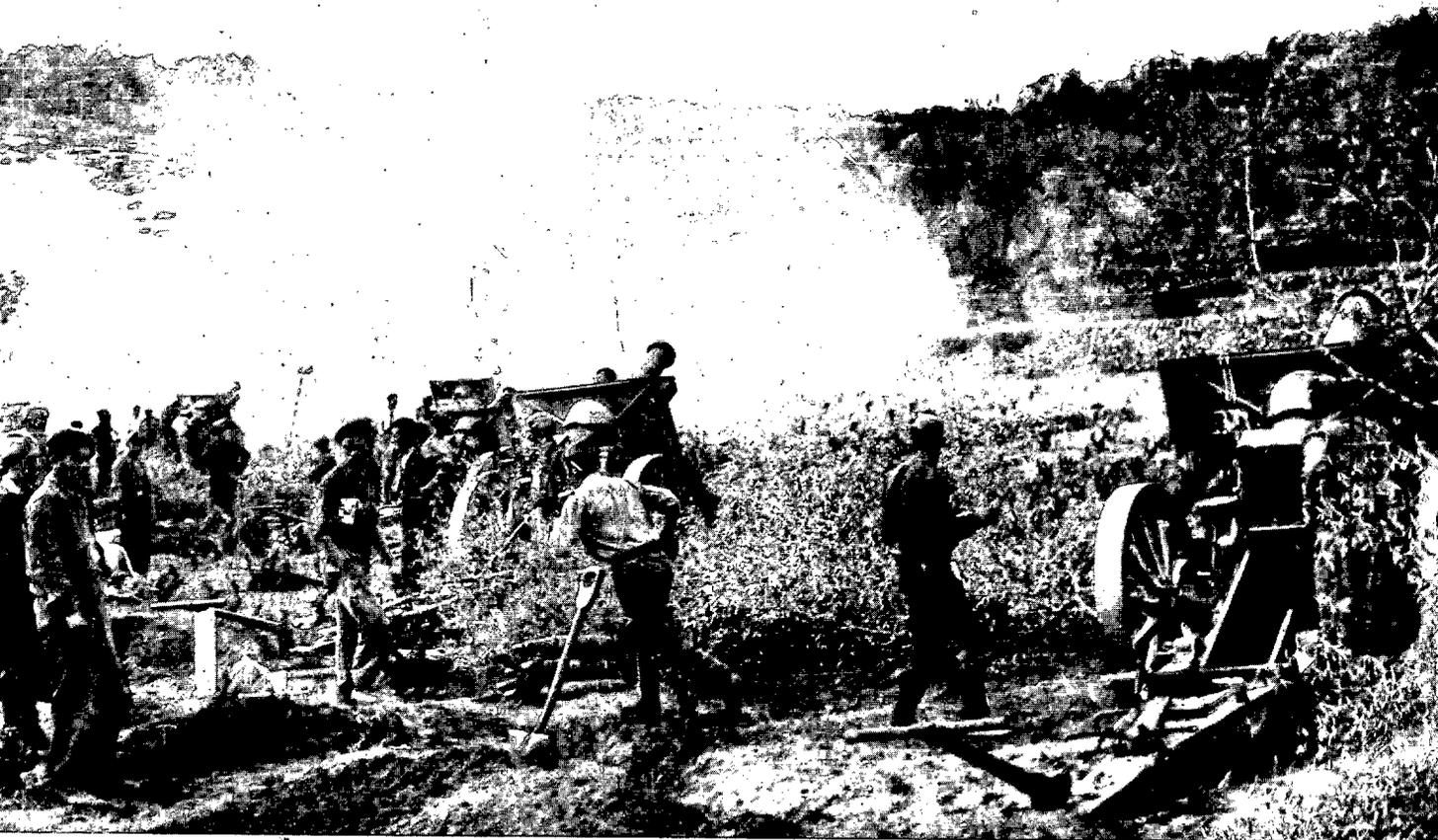
enemiga, sufrieron estragos considerables y ejecutaban tiros intermitentes poco densos.

En esta primera etapa de la lucha en el frente asturiano, puede, por consiguiente, afirmarse que la misión artillera, altamente abnegada, se redujo a reforzar con su fuego el levantado espíritu de una infantería que con su empuje y sacrificio, siempre unida a su artillería, de posición en posición, fué acortando aquel espinoso camino de Oviedo hasta realizar su liberación, a los tres meses de iniciarse la campaña.

Alcanzada esta Plaza, tendido el estrecho pasillo Grado-Oviedo, bordeado y presionado por el enemigo en toda su extensión, fué preciso limitar la acción táctica de nuestras fuerzas, aun con frecuentes proyectos de ofensiva, a garantizar aquella línea de comunicación objeto de continuas abolladuras e intentos de corte por parte del enemigo, apoyado siempre por una artillería que, aunque muy poco numerosa (90 piezas

como máximo en 20 kms.), con su movilidad de transporte conseguía multiplicar su acción.

Planteada así la situación, aumentada por nuestra parte la proporción de material con algunas baterías (hasta 28), la actuación eficaz propia artillera comenzó a desarrollarse; por una parte, se organizaron los grupos y agrupaciones con sus Mandos y Planas Mayores; se constituyeron depósitos de municiones con dotaciones aceptables; se intensificó la labor del Parque Regional y se establecieron destacamentos complementarios, y, por otra, en el aspecto del empleo del arma, se inició una preparación topográfica incesantemente perfeccionada; se situaron observatorios y asentamientos diversos en íntima ligazón con el dispositivo general de las fuerzas; se hizo funcionar el servicio de información, y, mediante una red telefónica artillera, ligada a la línea general, se logró la convergencia de fuegos, consiguiendo pudieran batirse todos



Artillería nacional disparando frente a Tortosa. 18 abril 1938. (Fot. Campaña.)

los objetivos enemigos con la máxima rapidez y eficacia.

Este incremento de la actividad artillera se hacía patente no solamente con tiros de contra-batería (que si en algunas ocasiones se precisaban para acallar los de prohibición ejecutados por el enemigo sobre la única línea de comunicación, la mayoría de las veces eran solicitados con apremio por las fuerzas que sufrían el machaqueo del cañón enemigo en sus posiciones), sino también con tiros de detención que, ejecutados con precisión y densidad, lograban abortar los reiterados asaltos contra nuestras posiciones, las que débilmente organizadas, y con una escasísima dotación de armas automáticas, exigían esta costosa, pero decisiva intervención artillera; Escamplero, Tresperana, Otero, Cimera, Cuero, etcétera, entre otras posiciones, son elocuentes testigos del grado de eficacia de esta actuación, ensalzada frecuentemente por el Mando Superior de las fuerzas y por los jefes de aquellas

guarniciones a raíz de los episodios, que es cuando tan sinceramente hablan los corazones.

El espíritu, el conocimiento profesional y, sobre todo, el alto sentido del cumplimiento del deber de aquella Oficialidad Artillera que me cupo el honor de tener a mis órdenes, supo sacar entonces del modesto útil que manejaba el mayor partido posible, cooperando así, con una disciplinada y valerosa infantería, al aprovisionamiento y sostén de Oviedo, alto objetivo moral que, por el tesón y valor de la tropa que lo había guarnecido, y la sabia y serena dirección de quien lo mandaba, había pasado a ser una página gloriosa en la historia militar y era preciso mantenerla a toda costa.

Más tarde, estabilizada y garantizada aquella difícil situación, y dispuesto el avance del 8.º Cuerpo de Ejército, a que me estoy refiriendo, por la zona de León, la artillería, distribuida en las columnas, ya organizada, mejor dotada de municiones, poco numerosa aún, pero actuando

por grupos y agrupaciones, en íntimo enlace con la maniobra de las columnas, efectúa concentraciones sucesivas sobre los puntos que ofrecen más resistencia, prepara los avances y protege las ocupaciones; pero se observa que los objetivos, antes de ser asaltados, requieren frecuentemente varias preparaciones. Un nido de ametralladoras, un arma automática, bastaba para detener o retrasar la marcha de la infantería, revelando que las líneas de resistencia enemigas debían ser más trabajadas aún por la artillería, que exigen un trato más duro y prolongado; realizar destrucciones más detalladas, quebrantar el terreno y la moral, llevar el fuego a las obras, caminos y pliegues más recónditos, y profundizar en la acción, buscando las reservas; en una palabra: se destacaba la necesidad de contar con más densidad de tiro y más amplitud y potencia en sus efectos; es decir, se precisaban más materiales, más proyectiles y más calibres.

No obstante, reconocidas estas necesidades, y sin satisfacerlas, se llevaron a cabo sin tono espectacular, pero con éxito, las operaciones que, partiendo de San Pedro de Luna, La Magdalena, La Uña y Lillo, realizadas con mal tiempo, por un terreno abrupto, falto de vías de comu-

nicación y con obstinada resistencia enemiga, dieron por resultado la ocupación de los Puestos de Pajares y de Tarna, y en colaboración con las efectuadas tan brillantemente de Este a Oeste por las fuerzas que se apoyaban en la costa, terminaron con la caída total del frente de Asturias.

Derrumbado este frente, y puesto de manifiesto por la realidad el desgaste del escaso material que se poseía y el enorme consumo de municiones que exigía una eficaz actuación artillera, fué preferente atención del Mando Superior reponer tales pérdidas, aumentar fuertemente la cantidad de material y el número de municiones, aprovechando el plazo de tiempo que se precisaba para organizar, transportar y concentrar los efectivos que iban a jugar en la ofensiva proyectada sobre los frentes enemigos de Aragón y Madrid, dotados de fuertes resistencias sucesivas en algunos puntos.

El propósito de remediar estas necesidades proclamadas por los combatientes, sentidas ya en la guerra de 1914-18 y previstas y expuestas en diversos informes en tiempo de paz, hubo de ser acogido por el Mando Artillero con el máximo calor. Y en tan críticas circunstancias, a pe-



Frente de León. 16 septiembre de 1937, sobre Celleros.

sar de la falta de maestros de taller, sin obreros especializados, con escasa maquinaria, sin primeras materias y con una industria civil sin preparación alguna, con estas extraordinarias dificultades creadas por las orientaciones malsanas de políticos y políticos de horizontes faltos de patriotismo, se multiplicó la intensidad de producción de nuestras débiles factorías, no se descansó en el estudio de todos los problemas técnicos dirigidos a la construcción, reparación, perfeccionamiento e invención de elementos y en la adquisición de primeras materias y todo este complejo de movilización industrial que, por incompreensiones inexplicables, estaba bajo el cero del termómetro de las actividades bélicas, se elevó a un grado insospechado, merced al ansia y al esfuerzo titánico de una Oficialidad que, ayudada por hombres de un excelente patriotismo, pudo y supo frenar sus arrebatos bélicos de marchar a primera línea y no desertar de un campo que, requiriendo mucho estudio, mucha responsabilidad y lleno de grandes contrariedades, debía producir y produjo esos elementos destructores tan esenciales para la lucha, toda vez que

con su posesión se eleva la moral de las mejores tropas; pero sin ellos es preciso realizar sacrificios extraordinarios, y se entrega la vida generosamente; pero o no se alcanzan los objetivos o se prolonga la guerra con sus funestas consecuencias.

Justo es, pues, rendir en estas páginas un tributo de sincera admiración a la labor desarrollada por todo el personal, que con un elevado espíritu y esfuerzo inteligente ha colaborado tan eficazmente en el éxito de la guerra en los diversos servicios de fabricación, parques y talleres de reparación, municionamiento y recuperación.

En marcha este aspecto industrial y acopio de elementos, al terminar las operaciones de Asturias fué designado el autor de estas líneas para mandar la Reserva General de Artillería, y este organismo recogió y organizó las nuevas Unidades artilleras incorporadas a la guerra.

La misión de esta Reserva General, si había de ser el elemento estratégico de fuego, que a la directa disposición del Generalísimo debía ejercer su acción enérgica de gran masa en el punto o frente elegidos por aquél, exigía dos cui-

Baterías nuestras en Larrauri. 2 mayo 1937.



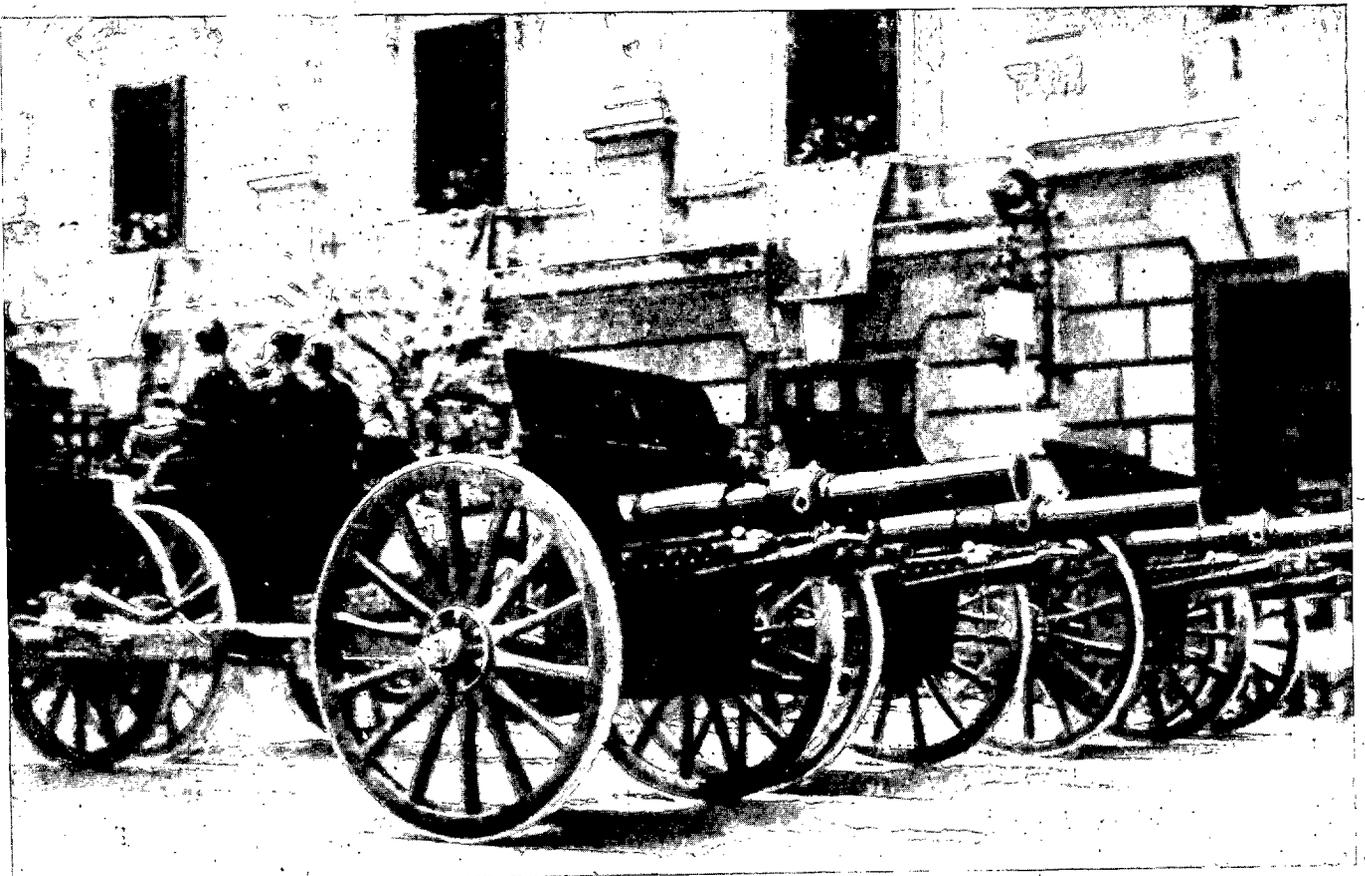
dados esenciales: tener bien dotadas las Unidades que la componían para mantener su eficiencia y darles movilidad, a fin de llegar con rapidez a la obtención de la sorpresa. Pero la progresiva entrega, instrucción y dotación completa de estas Unidades, la escasa proporción artillera de las Divisiones y, por último, las ofensivas realizadas por el enemigo, obligaron a situar con urgencia grupos y agrupaciones, aun no completos de sus respetos y accesorios, en distintos frentes.

Embebidos así, y repartidos los componentes de la Reserva, la acción de masa característica de ella se desvirtuaba; pero como al mismo tiempo fué decisión firme del Mando que no pasaran a depender orgánicamente de los Cuerpos de Ejército y Ejércitos a que estaban afectas eventualmente, se pudo mantener siempre en función este órgano que las atendía en sus necesidades, las reconstituía y las tenía siempre dispuestas, cualquiera que fuera el sector, Cuerpo de Ejército o frente en que se hallaran, y así, en constante relación con la Comandancia General de Artillería de los Ejércitos y Cuerpos de Ejército,

con los órganos de fabricación y siempre con las Unidades pertenecientes a la Reserva, mantuvo a éstas la Jefatura, en perfecto estado de eficiencia, proporcionándoles además el mayor grado de movilidad deseado, con la adaptación de carrillos a los materiales y recabando y obteniendo el número de camiones precisos para el debido transporte de las Unidades.

Organizadas y asistidas así las Unidades de la Reserva General, su rendimiento fué altamente positivo, y se hizo patente en la brillante intervención que tuvieron en unión de los grupos y agrupaciones orgánicas, en las rupturas de frente realizadas en Teruel- Vivel-Almudévar- Villanueva, más tarde en la batalla del Ebro y, por último, en las operaciones llevadas a cabo en los Ejércitos del Centro y Levante con las que finalizó la guerra. En todas estas rupturas culminó el empleo de la Artillería en masas perfectamente articuladas, que, quebrantando enérgicamente las organizaciones defensivas del enemigo, cumplieron ya su cometido clásico, preparando eficazmente los asaltos a la Infantería, haciéndole posible las ocupaciones y anulando o entorpe-

Destile de Artillería en Valencia. 3 mayo 1939.



ciendo con su profundidad de acción el empleo de los refuerzos y el tiro de la artillería enemiga.

En el proceso que hemos esbozado, mediante una incesante actividad, venciendo muchas deficiencias y dificultades, volvió, pues, a confirmarse experimentalmente lo que era opinión unánime en el ambiente militar de todos los Ejércitos y campañas. Pero es digno de tenerse en cuenta que si bien durante la lucha, mientras el peligro hace a todo el mundo clarividente, se clama por la obtención de mayores alcances, mayores potencias y más número de Artillería, en cuanto se hace la paz, los espíritus se complican con apasionamientos y preocupaciones de otra índole, todo se discute, todo es objeción, se van desviando las realidades, y nosotros, para colaborar a la evitación de estos desvíos tan perjudiciales, juzgamos conveniente exponer unas conclusiones que no son revelaciones de esta guerra; son enseñanzas de otras; pero como vuelven a estar garantizadas por los hechos vividos en la dura contienda que acabamos de liquidar tan victoriosamente, juzgamos un deber queden aquí estampadas:

Es un factor capital en la lucha la aplastante potencia del fuego, y durante la guerra quedó patentizada con el aumento de la intervención de la artillería, los carros, las armas automáticas y la aviación de bombardeo.

La acción artillera no es eficaz más que en masa. El Mando Superior dispuso, en la segunda etapa de la guerra, de la Reserva General de Artillería, y con sus Unidades reforzó y prolongó las acciones densas.

La explotación del alcance debe hacerse no para buscar más seguridad y desfilada, sino para actuar más profundamente sobre las organizaciones y reservas del enemigo.

Se impuso la intensificación de los medios de transporte para aumentar la movilidad con vistas a la rapidez de acción y a la sorpresa. La artillería necesita camiones, tractores y carrillos propios.

Cuando el mejoramiento de los medios de transmisión y la adopción de la telefonía sin hilos sea un hecho práctico, se beneficiará extraordinariamente la acción de la artillería.

Ha sido piedra fundamental el desenvolvimiento durante la paz de la movilización in-

dustrial. La acumulación inmediata y completa del material en paz exigiría un esfuerzo financiero incapaz de ser realizado por ninguna nación, y ante esta imposibilidad urge, y ya está en marcha, poner en condiciones, mediante una organización adecuada, la industria nacional, a fin de que en un plazo muy breve puedan adaptarse sus trabajos a las necesidades de una guerra. Se comprobó una vez más que esta preparación industrial es tan esencial para la defensa del país como la instrucción militar de los ciudadanos.

El triunfo alcanzado no ha sido un milagro. La masa de los efectivos eran tan buena primera materia como la del bando contrario: todos los hombres llenos de brío y valor en la empresa; pero los cuadros de Mando nuestros, permanentes y profesionales, han sido los que, sin duda alguna, imponiendo una disciplina incrustada hondamente en sus sentimientos desde la adolescencia, en Academias y Cuarteles y poniendo en juego la técnica alcanzada en ejercicios, estudios y experiencias bélicas, han logrado encauzar las energías por el camino de la victoria.

Es necesario seguir fomentando las cualidades físicas y morales de un soldado que con su valor ha tejido la victoria.

Se precisa, por último, fortalecer en todo momento el espíritu de disciplina en esa Oficialidad Provisional y de Complemento que tan generosamente ha ofrecido su vida, consolidando y elevando mediante cursos de aplicación y perfeccionamiento la técnica que adquirieron precipitadamente en las críticas circunstancias de la guerra.

La educación moral, la disciplina, el carácter y la competencia profesional son, pues, las características que deben exigirse por el orden de importancia mencionada a los Cuadros de Mando para que sean modelos de ciudadanos y verdaderos militares, desprendiéndose de altisonancias, incorrecciones y jactancias vanidosas tan perniciosas para su prestigio.

No nos basta haber sido un elemento eficiente en la guerra; es de todo punto indispensable saber atraerse en la paz el cariño y respeto del pueblo. Sin la colaboración espiritual y materia de éste, las victorias de los Ejércitos pueden llegar a ser de todo punto estériles.



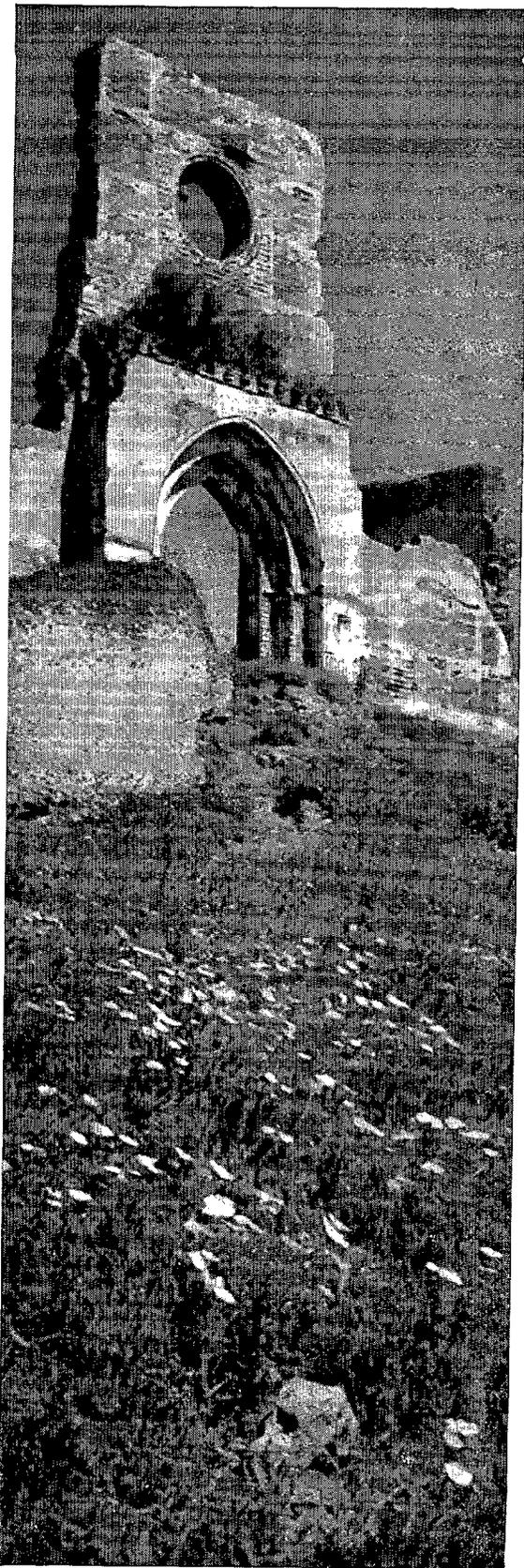
ejercito,

sociedad civil y militante

por

Eugenio Montes

De la Real Academia
Española



LA voluptuosidad de confusiones propias de la era liberal encontró su máximo deleite en mitigar el sentimiento de patria, esa emoción materna que hace posibles los vínculos colectivos, y en emborronar el concepto de Estado, que los convierte en destino y realidad.

Lo que significa la voz patria, esa voz de la sangre, es de por sí tan fuerte, y de tal modo se une a las raíces entrañables del alma, la vigilia, la tensión y el anhelo, que sólo una propaganda endemoniada pudo corromper la pasión original.

Lo que significa el concepto de Estado también es claro; pero el siglo XIX, movido por el apetito de lo turbio, lo obscureció. Yo diría que el Estado consiste en la forma de la conciencia de un sino común —identidad de suerte o desgracia— cuando se convierte en idea y se proyecta a un fin, por medio de la disciplina, la voluntad y el poderío; es decir, por medio del Ejército. Entonces se percibe con evidencia irrefutable que no existen, que no han existido nunca fronteras naturales, sino militares, y que no existe la nación más que cuando existe el Estado; y esto por el decisivo argumento que ya daba Aristóteles: porque sólo allí donde hay forma hay vida. Y sólo hay vida donde se afirma una resistencia a los lentos desgastes del tiempo, al asalto súbito de otras vidas contrarias y a las asechanzas sin tregua de la muerte.

Dejemos ya de imaginar idilios, edenés fáciles del tonto y del cobarde. El mundo no es un paraíso. Y aun si pudiera serlo, lo sería tan sólo a la sombra de las espadas. Que nadie piense en una vida sin peligros, pues consiste el vivir, de un modo u otro,

en montar la guardia. Por ello, todo Estado es, en su origen y comienzos, un Estado de guerra, susceptible de incorporar, con el ritmo litúrgico de las generaciones, la patria en filas, y darle un orden noble a la «levée en masse», convirtiendo la pasión hervorosa en razón política y transformando el ímpetu primigenio en honor, en gloria, empresa, comunidad y comunión de espíritu. Convertir en espíritu el ímpetu telúrico es el objeto de la cultura. Esas modalidades culturales que hoy resuenan en las diversas naciones del orbe son, en consecuencia, los ecos varios de las varias trompetas que han quebrado albos en la batallas.

En consecuencia, digo: pues la nación alemana — y su cultura — no es causa, sino efecto, de la grandeza y servidumbre del Ejército prusiano, como Francia, con sus límites actuales, es el resultado de las victorias y las derrotas del Ejército francés. Y España era, hasta 1936, lo que quedaba de una marcha militar — la más impresionante de la Historia — por los caminos del mundo y del trasmundo, y de una parada en seco, de un abatimiento terrible, cuando, por desgana y fatiga, nuestra alma oceánica se enarenó de hastío, y el hombre español se dió a descreer que no valían la pena ni el trasmundo ni el mundo, tumbándose, petenera triste con la manta en el suelo, hasta concluir, petenera trágica, liándose a la cabeza y peleándose con su propia sombra, con la sombra de aquel sol imperial que nunca se ponía.

Sol nacido, en verdad, de la borrasca, en el frío crudo de los campamentos. Con más adversarios que ningún otro, y por ello más fuerte y más templado, nuestro Estado se forjó en ocho siglos de lucha, entre el gladio y el fuego de la reconquista. Así aprendimos que el bien se toma como una plaza fuerte: a pecho descubierto y saltando por encima de las murallas. Los límites para nosotros eran tentaciones, incitantes al esfuerzo y la aventura; reto al vigor de los paladines, que no sabían ni querían detenerse, que ni sabían ni querían parar: «O subo o bajo», dice la flecha en la Empresa política de Saavedra Fajardo. Así, el Estado, que es voluntad de ascenso o no es.

HACIENDO Y ESPERANDO.—Muy pocas cosas en el gobierno se muestran con rostro apacible; todas parecen llenas de espinas y dificultades. («Empresas políticas». Saavedra Fajardo.)

122

EMPRESSAS



Quien mira lo espinoso de vn rosál, difícilmente se podrá persuadir a que entre tantas espinas haya de nacer lo suave, y hermoso de vna rosa. Gran fe es menester para regarle, y esperar a que brote de verde, y brote aquella maravillosa planta de hojas, que tan delicado olor respira. Pero en el trabajo, y la esperança llegan a ver, logrado el fruto, que rindieron tal hermosura, y tal fragancia. Así los primeros ramos de la virtud, despues se descubren la flor de su hermosura. No desanime al principio el semblante de las cosas, porque muy pocas en el gobierno se muestran có rostro apacible. Muchas parecen llenas de espinas, y dificultades. Muchas fueron faciles a la experiencia, que aviado por arduas los animos floxos, y covarde, así como se desanime el Príncipe, por si se rinde.

¡Qué codicia ascendente y trascendente la de Isabel, la latina! A un tiempo mismo, los esposos políticos descubren América y descubren el Mediterráneo; es decir, la perdurable y olvidada ley de Roma, la virtud capitana del bien mandar y el ayuntar. Ellos le dan sintaxis al esfuerzo antes disperso de las armas, como el Nebrija le da sintaxis al habla, aun no trabada hasta entonces en ningún romance. «Porque siempre, señora —glosa el filólogo—, siempre la lengua fué compañera del Imperio.» Y allá van, verbo y carne de España, a Indias remotas a crear humanidad en un mundo nuevo, como van a señorear y defender en tierras de Italia lo que debía quedar del humanismo antiguo. Entra en Ostia Gonzalo, galán de Córdoba; se rinden Gaeta y Ceriñola, buenas mozas, a los soldados del Capitán; en picos, palas y azadones, ¿quién cuenta las arenas del mar o los castillos que asalta Pedro Navarro el ingeniero?; las gracias del soneto florentino trenzan su endecasílabo en castellano; Miguel Angel, titán moribundo, reza en el libro de horas del jesuita Oliva; más moribunda aún, la propia Roma espera que capitanes hispánicos la salven del purgatorio y la anarquía. «¡Dios se ha hecho español!», gritan las gentes de Lombardía al ver pasar, sangre, amor y hierro y polvo, nuestros tercios. Eso era decir demasiado. Pero, en cambio, se exagera muy poco si se dice que España misma se había hecho divinamente. Razón de Estado, o Estado de razón, que es una cosa con querencia de unidad, escribía el Santo. Toda la patria encarnando en cada una de sus partículas, por participación de un mismo espíritu, la substancia eucarística de la cristiandad entera. Entonces podía hablarse sin hipérbole no ya de comunidad, sino de comunión española. El esplendor carismático del Estado brillaba con destellos unánimes en la armadura del paladín, en el taller del menestral y en los cristales pobres de la casucha aldeana, que se sentía menos pobre al reflejo de la gloria colectiva. A ese servicio divino, ordenado en jerarquías, la aristocracia prestaba su flor genealógica, y el pueblo la sangre generosa de sus hijos. Rigor cerrado, comunidad abierta, porque las católicas banderas acogían a gentes de diversos paisajes y los mariscales se llamaban Spínola o Farnesio, y el hombre bravo que ceñía espada, poseyendo don de mando y honor limpio, ascendía por sus méritos a caballero. Por eso nuestros ejércitos tenían fama de invencibles, y multiplicando la escasez del número por las ventajas de la disciplina y el coraje, pudieron cubrir más de una vez un frente fabuloso, un frente cósmico, desde el Mississippi al Vístula y del Escalda al Río de la Plata.

Un orden, un mando, una ley, una espada. Y una causa infinita, abarcadora como las esferas. Y una trompetería celeste, que con estrofas de hermosura sin noche les daba ánimos, alma, aura, verbo a los que iban ensanchando cristiandad del albor al Poniente, mientras en los estadios de otras naciones, los condotieros combatían por oro, menos caliente que la sangre, y por mezquinas rivalidades de radio corto. Es que en Europa el Estado era todavía municipal y feudal, patrimonio de unas cuantas familias encizañadas, cuando ya en España llevábamos un siglo con un Estado universal, patria de todos los que querían el bien común ganado con servicios.

De ahí la magnitud de nuestro imperio, proporcionado a la magnitud de nuestra empresa. Combatíamos las batallas de Dios, y había que disputarlas virilmente, aun teniendo en ocasiones el santo de espaldas. Y, mientras tuvimos fe, levantamos montañas, salvo en algunas vicisitudes episódicas. Pues sólo cuando dejamos de creer empezamos a perder, y sólo cuando se empequeñeció el alma se nos empequeñeció y se nos desgarró el cuerpo. El repliegue se inicia en la segunda mitad del siglo XVII. Ya Baltasar Gracián le aconseja al héroe que se haga discreto; le pide al lobo que se retuerza los colmillos disfrazándose de vulpeja, y, retorciéndose él un poco y arrugando el idioma, le predica al pueblo que no milicia, sino malicia, es la vida. Síntomas de vejez, de vieja política. Comezón de podredumbre, pues por algo dicen los marinos del Mediterráneo que el pez se pudre por la cabeza.

Desde entonces apenas se hizo otra cosa que morder los valores ilustres de la estirpe. Quitándole al español fe en el Señor de los Ejércitos armados, le quitaron la razón de ser y existir; le quitaron, repito, la razón hasta enloquecerlo. Pues si no era codicia imperial del infinito, ¿qué podía querer España? ¿Nada? Así fué. Cincuenta años después de Rocroy, escribe Miguel de Molinos su manual de hastío, con el nombre de quietismo y de nihilismo. No moverse, callar y enterrarse en vida. ¿Para qué y por qué iba a afanarse el hombre hispánico, si ya no existía el trozo de cielo prometido? En el parque de Versalles, los currutacos se agitan para coger delicias transeúntes remedando jardines de Epicuro. Es la época de las sedas galantes, del embarque lacustre a Citerea, de la felicidad, la pastoral y el confort. Pero la felicidad —escribió Nietzsche— sólo le interesa a los ingleses. Y las sedas sonrojan la piel sufrida, hecha a la intemperie o la armadura. ¡Ringorranos y lujos a una raza curtida, rabadanes del altiplano de Soria, cabreros de Gredos, campesinos tostados por el resol de Extremadura!

Dominarse a sí mismos, matar concupiscencias, mandar a los hombres para algo grande y generoso, eso sí es propio de españoles, profundos en lo eterno. No, en cambio, dominar las cosas para el mero placer, gozando sus someros encantos sin entraña.

Esas gentes carpetovetónicas habían sido cristianas y tenían que quedarse o desanimadas o desalmadas, faltas de afán, de ganas y de objeto.

Desganado de todo, no queriendo ni pudiendo ser epicúreo, por radical altivez de su alta hombría, el español se hace estoico. La capa parda, corcosida de penas y silencios; el hombro desdeñoso, y un canturreo triste por lo bajo, un «cante jondo» que deja ceniza en los labios.

Eso, en el pueblo. Que en las llamadas clases superiores, el estoico, queriendo imitar las desnudeces de Versalles, se convierte en cínico. Enseñada, por ejemplo, a arrebujaarse en la capa, prefiere enseñar las llagas, y dice que «los españoles somos unos piojosos», por lo cual deben venir a limpiar y civilizar España los franceses. Nuestra colonización en Indias sólo merece menosprecios y rubores, porque Rousseau enseña en Ermenonville que «el buen salvaje y buen republicano» vale más que el conquistador religioso y riguroso. Así se prepara la pérdida del Imperio. Las tragedias de D. Pedro Calderón de la Barca, donde la sangre cristiana

Príncipe dejará su estado à mayor peligro, ò interno, ò externo; si aventurará su sucesion, si es valeroso, y capaz de las armas, y si les tiene inclinacion: porque en faltando alguna destas calidades, mejor obrará por otra mano, substituyendole su poder, y fuerzas, como sucede al Iman, que tocando al hierro, y comunicandole su virtud, levanta este mas peso que el, y quando sea grande la ocasion, bastará, que el Príncipe se avecine a dar calor a sus armas, poniendose en lugar, donde mas de cerca consulte, resuelva, y ordene, como hazia Augusto, transfiriendose vnas vezes a Aquileya, y otras a Ravenna, y a Milan, para asistir à las guerras de Vngria, y Alemania.

E M P R E S A LXXXVII.

NO siempre es feliz la prudencia, ni siempre infausta la temeridad, y si bien quien sabe a pués, no sabe seguramente, (4) conviene tal vez à los ingenios fogosos, resolverse con aquel primer impulso natural: porque si se suspenden, se yelan, y no aciertan à determinarle, y suele suceder bien (principalmente en la guerra) el dejarle llevar de aquella fuerza secreta de las segundas causas, la qual si no los impele, los mueve, y obran con ella felizmente. Algun divino Genio favoreze las acciones aventuradas. Pasa Scipion à Africa, y libremente se entrega a la Africana de Siphaz, poniendo à peligro su vida, y la salud publica de Roma; Julio César en vna

peque-

(4) Quisquis sapit celeriter, non tuto sapit. Sophocles.

pequeña varca se entrega à la furia del mar Adriatico, y à ambos sale felizmente su temeridad.



No todo se puede cautelar con la prudencia, ni se emprendieran cosas grandes, si con ella se consultasen todos los accidentes, y peligros.

N.º 3

Ento

POR DESIGNIO DE DIOS FLORECE EL DARDO.—No siempre es feliz la prudencia.

(“Empresas políticas”.—Saavedra Fajardo.)

vierte a chorros su máxima hermosura; las tragedias que exaltan el honor como virtud suprema, son objeto de burlas e ironías. Y así se consuma la pérdida de la patria y se oxidan los aceros que la defienden.

Hasta 1800, hartos de ser señores, los políticos españoles quisieron ser esclavos. Su deseo más vivo era titularse súbditos de Napoleón Bonaparte. Le llaman a gritos, y él, por fin, acude. Truena el corso, a caballo de meteoros, sobre los riscos de Somosierra. Ya parece que España se va a dejar invadir y someterse. Pero aun queda un último pundonor en el Ejército. Unos oficiales de Artillería acuden a las armas que no tienen. Hirsuta la pelambre, la navaja en la boca, se entabla una lucha feroz, en cuerpo a cuerpo. Sí, cuerpo a cuerpo, pero no espíritu a espíritu; pues ya el galicanismo disolvente había calado en lo más hondo. Fué aquella una ocasión maravillosa para recobrar la pujanza antigua. Debimos llamarnos a la parte en el

Congreso de Viena; plantear afanes diplomáticos; convertir el guerrillero suelto en militar permanente, considerando la victoria de la independencia como prólogo de un rescate de potencia, y disponernos, en suma, a decidir en el mundo a ser sujeto y no víctima del acontecer histórico. Mas, por desgracia, resultó que, vencedores de la Revolución francesa por la sangre, ella había vencido por las ideas, y en vez de acrecentar el poderío del Ejército y del Estado, se dedicó todo el afán político a debilitarlo progresivamente, repartiéndolo en un individualismo amorfo que no se proponía nada o se proponía destruir el bien común y aniquilar el pasado, el presente y el futuro.

De este modo se retiró del servicio del Imperio al guerrero con coraje, y así ha sucedido que, o se dejó engañar y desanimar en un casino de provincia, o se fué, como Mina el mozo, desalmado, a destruir el Imperio en América, proclamando contra la totalidad española la



separación mejicana. Semejante ha sido el caso de Riego, el de la marcha, que, dispuesto a marchar a Indias para cumplir un deber, dió en Cádiz media vuelta a la izquierda, por sugestión de las Logias, para proclamar en Madrid la anarquía antiespañola.

Era de las constituciones y los pronunciamientos. Se constituye el Estado al revés, no como una voluntad de potencia, sino como una fatalidad de impotencia. Cuando, por la blandura del Estado y el desarrollo de las premisas constitucionales, la anarquía llegaba a ser tangible, entonces, en el último trance, el Ejército, impulsado por sus virtudes genuinas, se ponía en pie, en pie de guerra, contra el caos. Pero como las ideas dominantes designaban perversamente con el nombre de «retorno a la normalidad» el retorno a la anormalidad y la locura, el Ejército mismo, el Ejército salvador, se consideraba en el Gobierno a título provisional, dispuesto siempre a ceder el puesto y a que se formulase una nueva constitución más debilitadora todavía. Ciertamente que era muy difícil, o casi imposible, hacer otra cosa, porque el tipo de emociones y de ideas de esa época, bajo el signo de la insolidaridad, había separado por un foso el mundo civil, o de los creadores, y el militar, o de los defensores, sin que ningún vínculo uniese ambas categorías, por lo cual el Ejército no podía asumir con sus propios deberes los de la sociedad civil, aislada y lejana.

Este es el proceso tristísimo de un siglo; siglo de renuncia a la lucha exterior, y, por tanto, de lucha interna; siglo de renuncia a la grande y general historia, y, por tanto, de recaídas cíclicas en la prehistoria.

De estas recaídas, la mayor fué, sin duda, la del 14 de abril, pues esa fecha significa la retirada de las instituciones y elementos que por sus propias virtudes instintivas representaban una última defensa de Patria y Estado, y que por falta de una ideología apropiada cedieron el terreno a las doctrinas y los principios del arrasamiento total. Por eso la segunda República se inició postulando en su código la renuncia a la guerra, o sea a la Historia; la renuncia a la fe, o sea a todos los vínculos ideales; el derecho absoluto a la huelga, o sea el derecho a no crear ni conservar la riqueza; las autonomías periféricas, o sea la rotura de la unidad, y el licenciamiento de siete mil oficiales, o sea la destrucción de un elemento indispensable para contener la invasión revolucionaria y amparar una civilización milenaria y honrosa.

Todas esas medidas, sistemáticamente dispuestas para el hundimiento de la cultura, fueron coreadas con entusiasmo por aquellos cuyo programa consistía en cerrar con siete llaves el sepulcro del Cid, del Señor, y de la España señorial e imperial, de la que era símbolo. A eso vino Manuel Azaña, encargado por la revolución de «triturar» —tal era su verbo favorito— la dignidad del Ejército. Con indecible congoja asistí entonces a un espectáculo que me apenó profundamente; al orfeón de alabanzas con que se modulaba la pérdida de la honra y la potencia de la patria, tan sólo porque eso satisfacía no sé qué resentimientos tenebrosos.

Pero el postrer extremo de la tragedia es el comienzo de la alegría. Todas las desgracias de la patria provienen de que la inteligencia, en vez de espolear el ardor caballeresco, se aplicó

a obscurecerlo y difamarlo. Todas las gracias habían de venir, en flor y en fruto, en cuanto vino una generación que entonó con voz antigua y con acento nuevo las virtudes castrenses y sus deberes.

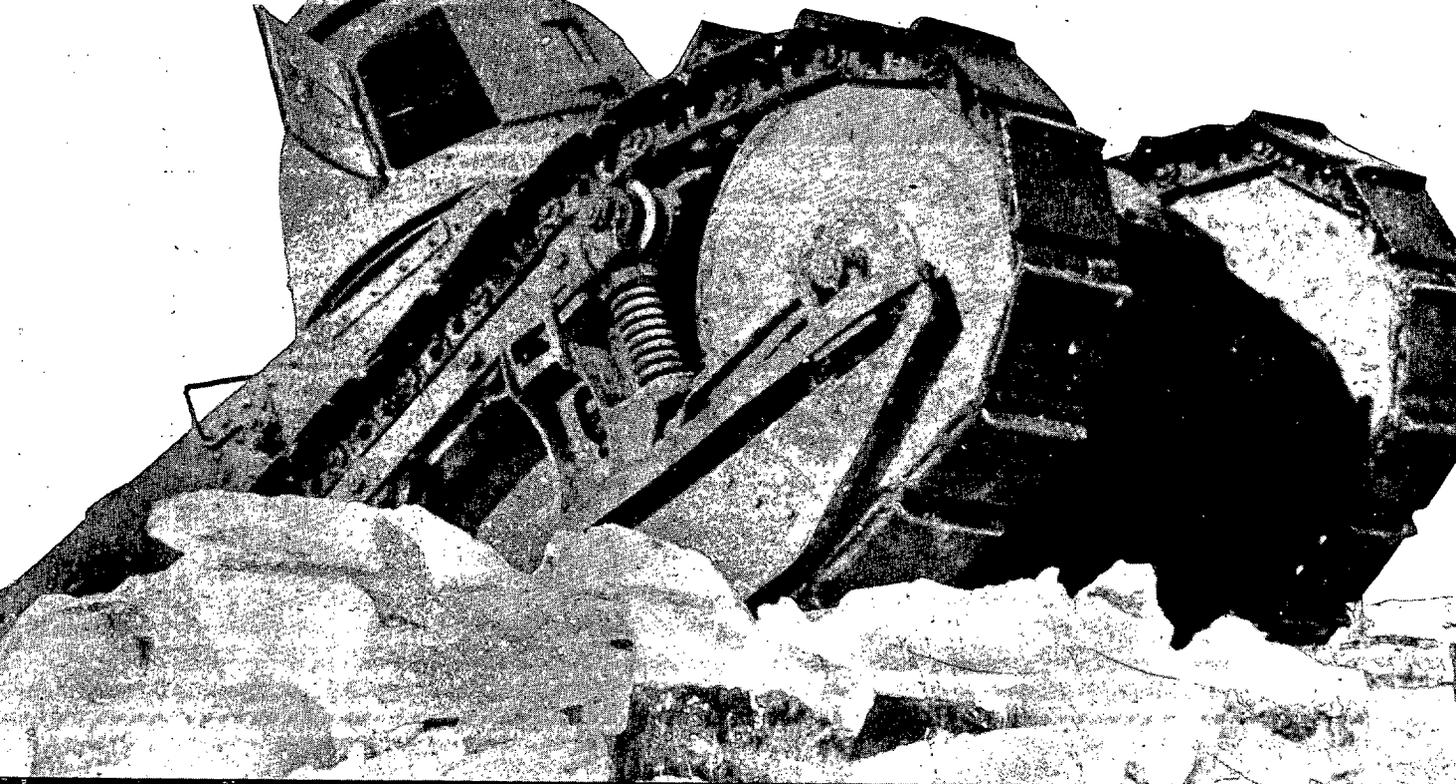
Algunos comenzaron a evocar aquel temple de alma y aquella luz de espíritu que hizo en otros tiempos nuestra grandeza, y a mostrar y demostrar cómo lo propio de España, en su época de plenitud, no era la anarquía, sino la disciplina; no el desdén universal, sino la doble codicia trascendente. Nuestros ensayos, nuestros artículos, nuestras conferencias, nuestros discursos, movieron los corazones mozos, y se hizo carne y sangre —porque antes se hizo verbo—, en la nueva generación, una categoría histórica, un tipo humano necesario: el del militante, que es el hombre civil que siente la hermosura de los valores militares.

De ahí salió la Falange. De ahí el rejuvenecimiento de las actitudes y tendencias afines, hoy unidas bajo común mando y en común empresa. De ahí la seguridad, en el militar profesional, de sentirse asistido no sólo por una emoción popular, sino por una organización con forma, anhelos, certezas y futuro. De ahí el alférez provisional. De ahí el partido único.

Nuestra guerra ha sido victoriosa, mientras las guerras civiles del siglo XIX. no lo fueron, por la existencia de este tipo humano, el militante, destinado a unir, en colaboración activa, lo militar y lo civil. Y nuestra paz será fecunda y perdurable, mientras que los del ochocientos fueron sólo treguas precarias y estériles, por la misma razón. El liberalismo tenía que fragmentar la patria en islas y compartimientos cerrados. La vocación imperial —en el recto y genuino sentido del vocablo— debe engrandecernos por medio de las categorías abiertas. El militante hace que el mundo civil se abra a los valores militares. Y que el mundo militar se abra a los valores civiles.

Franco, caudillo. Patrón, Santiago. ¡Santiago y abre, España!





MOTORI

MOTORIZACION Y MECANIZACION

ESTOS dos vocablos, aun refiriéndose los dos al empleo del motor en las operaciones, suelen, sin embargo, emplearse con significación distinta en los estudios del arte de la guerra. Por *motorización* se designa comúnmente la aplicación del vehículo de motor al transporte de tropas y material destinados al combate, mientras que el término *mecanización* se reserva para la acción y conjunto de los ingenios armados y blindados que actúan en el combate con sus medios propios de ofensa y protección. En Alemania, excepcionalmente, suelen reducirse los dos términos a uno sólo: «Motorización del Ejército.»

Ambas aplicaciones, a cual más, han influido profundamente en las operaciones, y es ocioso subrayar la importancia y la necesidad de dedicarles preferente atención. La guerra se encuentra en una fase nueva, de las que se suceden regularmente en la Historia, a causa del advenimiento de un Arma también nueva. En los estudios del arte se advierte en seguida cómo el motor, alterando las viejas nociones de tiem-

po y espacio, ha sido el elemento que fundamentalmente ha trastornado la fisonomía de la guerra, y cómo los problemas actuales de táctica y estrategia se plantean en relación de estrecha dependencia de los carros de combate, sus auxiliares, sus adversarios, las reservas motorizadas, los aviones y las armas que, por reacción natural, han producido estos elementos.

No es la experimentación actual de los ingenios motorizados tan terminante que permita ya establecer doctrinas muy seguras sobre adopción de material, organización y táctica. Muchos artefactos y muchas teorías sobre su empleo están destinados al fracaso. Las creaciones de la industria se suceden rápidamente y determinan alteraciones en las ideas tácticas. Los aciertos y los fracasos registrados, tratándose de armas de la ocasión y la oportunidad como éstas, tampoco proporcionan enseñanzas concluyentes.

Pretendemos ofrecer a nuestros lectores con estos estudios un resumen de las ideas substanciales o directrices de esta cuestión de la motorización. No es



La cualidad primera de la mentalidad organizadora es un poder de visionario que le permita medir, sobre los esquemas y resúmenes escuetos vertidos en el papel, las consecuencias más lejanas de la novedad en que se asienta la organización proyectada.—Lafeuillade. («L'évolution militaire organique».)



Las grandes transformaciones del combate y de la guerra, su evolución, son debidas al progreso de las armas, y más generalmente de todos los objetos materiales de que se hace uso en el combate.—Gen. Colin. («Transformations de la guerre».)

ZACION

Teniente Coronel de E. M. Alfonso Fernández, Director

tarea fácil, porque la cantidad de literatura que ha producido es enorme, y, además, reina en las ideas una cierta confusión muy explicable. El carro de combate y su aplicación no puede substraerse a una ley de la Organización, según la cual todo organismo comienza o se transforma por un hecho exterior a él, incontestablemente *el arma*. La construcción del organismo parte (o debe partir) del arma, y tiene por objeto primero su empleo; es decir, la táctica, y ésta debe ser tal que asegure el rendimiento máximo del arma. Sólo la experimentación, como hemos dicho, hoy bastante reclusa en el campo teórico, puede probar si las exigencias del arma se han cumplido y, por consiguiente, si la organización y la táctica son buenas.

Las cuestiones que plantea la motorización son numerosas y extensas. No podemos pretender abarcar en estas páginas más que las ideas fundamentales. Un estudio completo debe abarcar, dicho en índice breve y escueto: las posibilidades actuales de las armas y circunstancias que han dado lugar al nacimiento del tanque; la máquina, sus cualidades, tipos, arma-

mento, etc.; sus posibilidades estratégicas y tácticas; su acción combinada con las demás armas, la táctica de su empleo, y después de esto, las Grandes Unidades especiales, cuya aparición se ha derivado de la existencia del tanque, y que, a su vez, plantean el estudio de las mismas cuestiones que rodean al carro, unidad elemental que las ha creado.

OJEADA AL CAMPO DE BATALLA.— POSIBILIDADES

Es cosa fuera de discusión que en la guerra terrestre el poder defensivo puede alcanzar una eficacia incontestable. Un sistema de fortificaciones sin posibilidad de envolvimiento, provisto de profundos abrigos, bien armado de ametralladoras, anticarros y antiaéreos, cubierto de alambradas y de obstáculos antitanques, es extremadamente difícil de conquistar. La infantería que se lance contra tal posición será aniquilada sin remedio.

No todas las organizaciones defensivas con que ha de enfrentarse un ejército son, naturalmente, de tal



tipo. Desde los frentes del Rhin hasta las organizaciones defensivas a que apela una fuerza en marcha, obligada a luchar en un campo de batalla no preparado, hay una escala extensísima de posibilidades, lo cual obliga a estudiar y tener en cuenta los medios recientes de combate, pero también a no desdeñar ninguno de los clásicos, porque las coyunturas que la realidad ofrece y seguirá ofreciendo son muy variadas. Hay una cosa que debe admitirse como cierta, presidiendo todas las demás, y es que si los frentes continuos no ofrecen posibilidades de envolvimiento, los fuegos y los obstáculos constituyen barreras mortíferas infranqueables, y que la defensiva, con poca ocasión que le ofrezca el tiempo y medios disponibles, puede casi siempre adquirir superioridad sobre la ofensiva. Esta última necesitará para atacar medios superiores, que algunos autores fijan en tres veces en infantería, seis en artillería y doce en municiones, con tropas de excepcionales condiciones morales y físicas, y todo ello decidiéndose a adoptar una resolución suprema, porque la ofensiva estratégica no se adopta más que en detrimento de la garantía defensiva.

Batalla de artillería. — Al principio de la guerra de 1914, y durante bastante tiempo de ella, el clásico y único medio de romper el frente enemigo encomendaba al fuego de la artillería conquistar la posición, destruyéndola y protegiendo al mismo tiempo el avance de la infantería para que ésta la ocupase y defendiese del intento natural del enemigo de recuperarla.

Este método ha fracasado seguramente cuando se trata de batir organizaciones potentes. Aplicado a batir fortificaciones de valor medio, ofrece también muchas dudas. Es posible admitir la idea, porque se razona matemáticamente, de que después de haber volcado en la posición una cantidad inmensa, pero exactamente calculable, de proyectiles, se puede estar seguros de no encontrar alma viviente en la posición. El género de fortificaciones que se ha batido determinará el resultado; pero, en general, este método es ineficaz; ha resultado impracticable en el pasado y lo será en el porvenir.

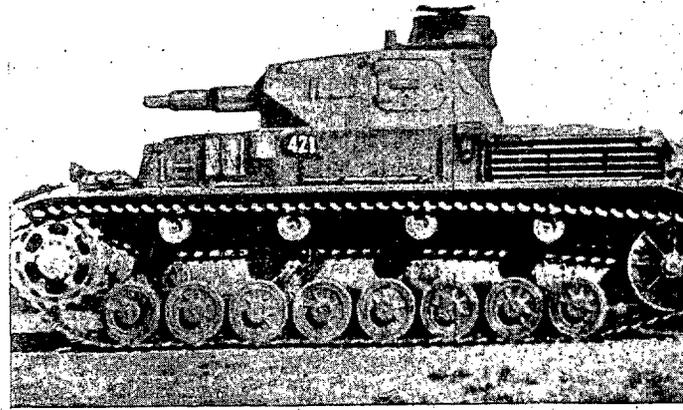
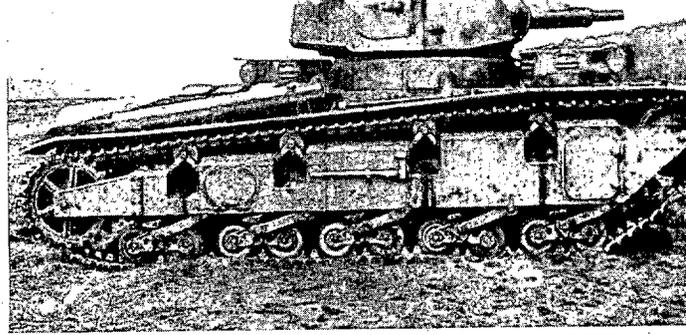
La batalla de artillería requiere un gasto tal de millares de toneladas de municiones, que será imposible trabajar efectivamente el terreno, y apenas se concibe un Estado que pueda soportar semejante estrategia. No puede aspirarse a batir más que una parte reducida del frente; el contrario apoya bastante bien en el resto de la línea los efectivos que acuden a taponar la brecha; es posible que, después de consumir muchas municiones, el empujón se reduzca a haber adelantado unos metros. Los abrigos profundos

anulan la eficacia del fuego; la artillería debe alargar cuando sus infantes se aproximan a la posición, y entonces los defensores no sufren los efectos, y la experiencia prueba que las ametralladoras que han logrado subsistir son capaces de cortar el asalto de la infantería. Además, la defensa escalona sus efectivos en profundidad y garantiza débilmente la primera línea mientras dura la batalla; su artillería, igualmente escalonada, no es incapaz de parar el ataque. Por efecto del bombardeo, el terreno se vuelve impracticable al transporte y aprovisionamiento necesarios para progresar y ensanchar la brecha. La sorpresa táctica es muy difícil de alcanzar después de los preparativos largos que una ofensiva de este género reclama, e imposible después de un prolongado bombardeo.

Otros métodos de ataque.— En la guerra mundial, para resolver el problema insoluble de romper el frente, se tantearon otros medios antes de aparecer el tanque.

La guerra de minas proporcionó algunos éxitos de corto alcance. Exigiendo este género de lucha gran cantidad de explosivos y largos preparativos, hoy no es nada, ni lo será hasta que se encuentre el medio de abrir extremadamente de prisa los emplazamientos de las minas.

Se ensayó también entonces largamente un nuevo método de empleo de la infantería que pudiéramos llamar de golpe de mano, y que, según el tratadista Liddell Hart, consiste en enseñar a la infantería a evitar las balas adoptando el método rampante, la marcha reptante. De este sistema se hicieron muy partidarios los alemanes. Según Hart, la infantería tiene dos misiones en el combate, «the fixing role», o papel defensivo, que puede llenar magistralmente, y otro que puede ser definido como «la potencia desorganizadora»; no le confiere a la infantería un papel de primer plano en la ofensiva; estima que el infante puede llenar su misión si reúne condiciones de guerrero y atleta, y que en el terreno táctico no debe con-



Modelos de tanques alemanes.

Los de arriba, tipo pesado.

El núm. 3 (de arriba abajo), tipo ligero.

El de la izquierda es un tipo medio.



Foto documental del campo de batalla de Polonia. Una ola de tanques.

centrar sus esfuerzos en el punto donde encuentre fuerte resistencia, sino al contrario, donde sea débil para amplificar un éxito debido al azar o a la sorpresa. Breve, el infante debe reptar hacia el nido de ametralladoras para reducirlo por un tiro bien ajustado, y en seguida penetrar en la línea enemiga para desorganizarla con su presencia. Esta teoría puede ser digna de estudio cuando el problema se plantea en los términos debidos de combinación de las armas, pues suponiendo realizada la preparación de artillería y la perforación por los carros, la infantería entra en un momento de acción muy interesante en relación con su armamento, aptitud para el choque, medios de transporte, armas de acompañamiento, etc.

Es necesario, por lo demás, mirar con algún recelo toda teoría encaminada a crear varias infanterías, con misiones diferentes y, sobre todo, con varios grados

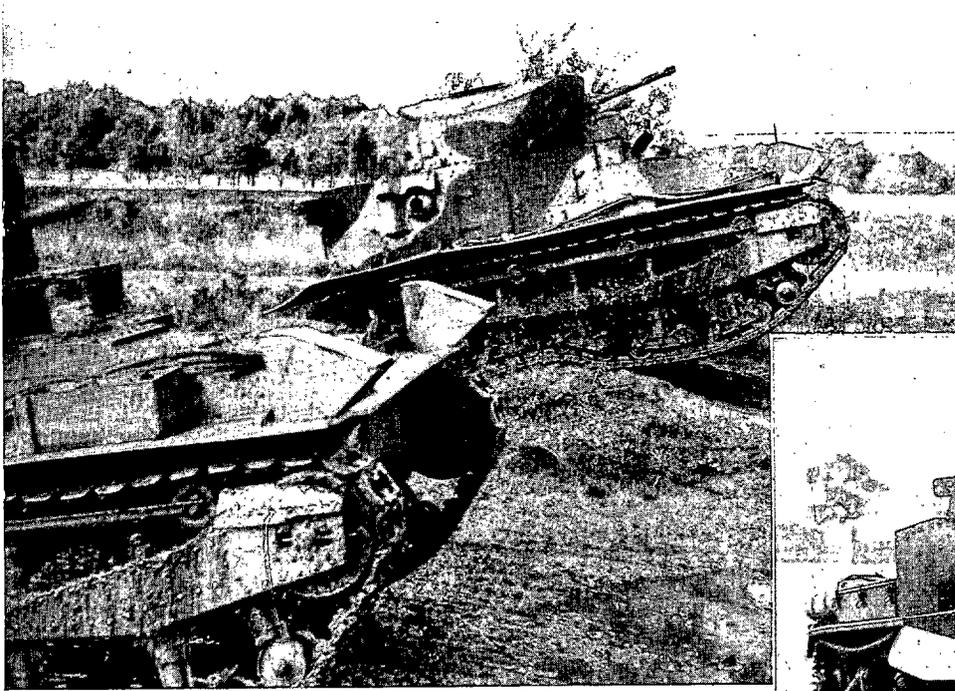
de moral. Las unidades de choque, que es a lo que, en definitiva, suelen reducirse estos puntos de vista, han prestado brillantes e innegables servicios, sobre todo como elementos de cobertura de la gran acción que les ha seguido; pero rápidamente desgastadas, su misión ha debido ser recogida siempre por la gran infantería, cuya moral y aptitud para el combate no es indiferente que ocupe el primer grado.

NACIMIENTO DEL CARRO DE COMBATE

Del carácter irresoluto que tomó la guerra en 1914 nació el tanque. Conoció grandes éxitos con la ayuda del efecto de sorpresa que produjo su aparición, y después de la guerra progresó extraordinariamente en número, velocidad, armamento y espesor del blindaje.

La aparición del tanque fué la consecuencia lógica de la guerra de posiciones. Los primeros entraron en combate el 16 de septiembre de 1916 en el Somme, lanzados por los ingleses, y durante algún tiempo operaron por secciones aisladas, sin imprimir a las operaciones excesiva novedad. La primera tentativa de acción maciza fué hecha también por los ingleses el 20 de noviembre de 1917, en Cambrai, con 376 carros en un frente de 13 km.; el avance logrado fué de nueve en doce horas; los asaltantes no habían previsto un resultado tan favorable, y las reservas fueron insuficientes para explotar el éxito. El 18 de julio de 1918 los franceses atacaron en un frente de 40 kms., con 600 carros, entre Soissons y Château-Thierry, y el 8 de agosto los ingleses avanzaban con 500 en la región de Amiens. Estas rupturas de línea condujeron a la batalla «de los cien días», final de la guerra. El 8 de agosto se ha considerado por algunos como un día de duelo para el ejército alemán, y el General von Zwehl dice: «No es el genio de Foch el que nos venció, sino el General Tanque.» Alemania no aceptó, sin embargo, el tanque; el Estado Mayor, en sus planes de guerra para el año 19, encomendaba la acción a la artillería. En cambio, los aliados preveían el empleo de 10.000 carros sobre un frente de 300 a 400 kilómetros, apoyados por 10.000 autos cardan.

Se ha dicho, pues, que el tanque decidió la guerra mundial. Las formaciones de tanques, cuyos efectivos eran iguales a los de una División pequeña, contribuyeron a la decisión más que cualquier División de constitución normal. Mas el desenlace de la guerra no parece que se debió al tanque; ésta continuó durante bastante tiempo, y probablemente el desenlace habría sido igual sin su aparición. Es verdad que ha-



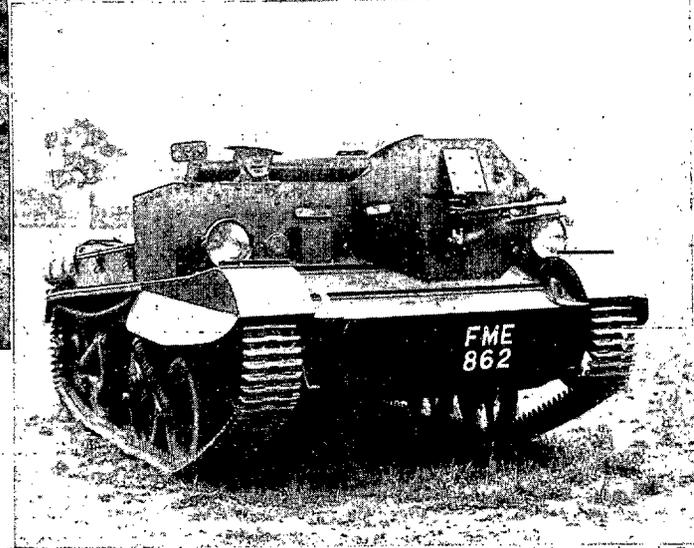
A la izquierda: tanques ingleses de tipo pesado.

De arriba abajo:

Tipo ligero inglés.

Tipo medio italiano.

Tipo pesado francés.



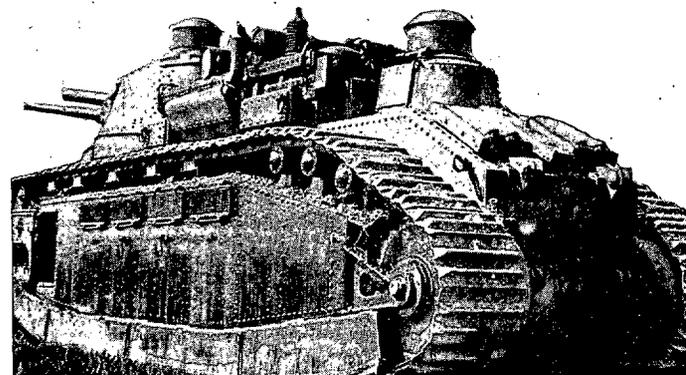
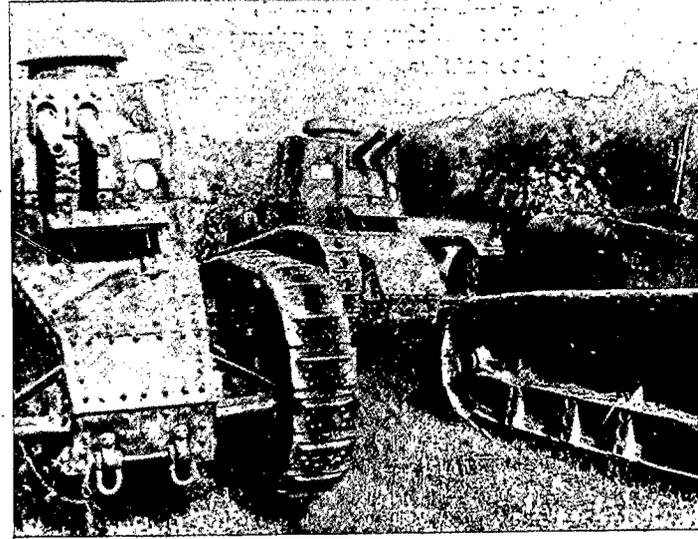
bría jugado un papel todavía más importante si hubiera sido posible construir un número suficiente durante el año 1919, aunque la defensa, por su parte, no habría dejado de adaptarse progresivamente. Lo cierto es que el carro sobrevivió a la guerra y está en auge creciente.

POSIBILIDADES DEL CARRO

La ruptura del frente, en determinadas organizaciones defensivas de valor medio, no puede ser efectuada más que usando motores y corazas y explotando la sorpresa que proporciona la velocidad y rapidez de su intervención. El hombre, tras el primer ímpetu, agota sus energías y da al enemigo tiempo de reponerse; el carro, por el contrario, tiene posibilidades de actuar de modo que no dé tregua al defensor.

Es dudoso que el tanque pueda llegar a forzar un sistema de defensa moderno, provisto de muros, zanjas, piquetes de acero, minas eléctricas y además los cañones antitanques y los carros del adversario. Enfrente de obstáculos peor organizados, es capaz de abrir brecha y destruir o neutralizar las resistencias vivas.

El carro, como máquina, tiene muchos defectos. Es complicado, y su fabricación en serie exige un tiempo considerable. En el carro, la observación en movimiento es difícil, y debe acercarse mucho a los objetivos que trata de batir con su fuego; su tiro, casi siempre, no tiene más que un valor moral; si se detiene para tirar u observar se expone peligrosamente; las transmisiones entre carros son difíciles, y su velocidad está fuertemente contrarrestada por las di-

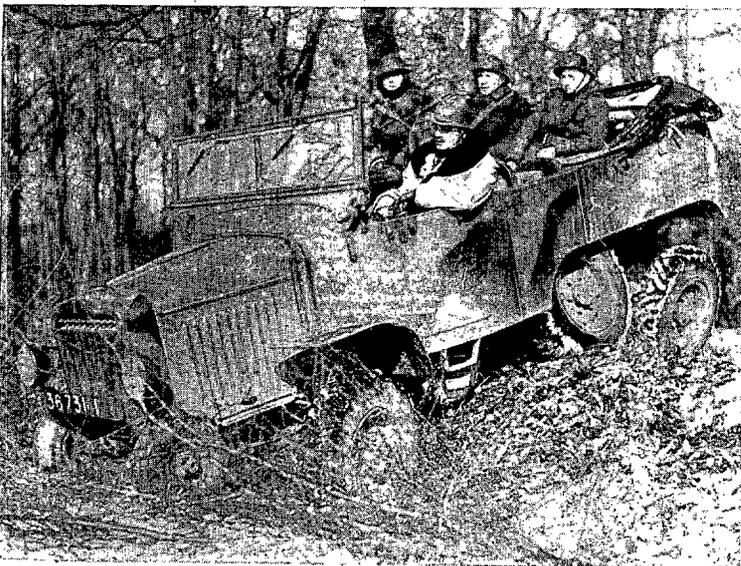




Remolque alemán de antitanque.

... dificultades naturales o artificiales del terreno. Es poco manejable; la vista y el oído de los tripulantes está muy dificultada. Hay que contar con que la niebla artificial cubrirá el campo de batalla, y no parece improbable que en el porvenir la niebla juegue un papel importante. Necesita, además, cierta extensión para maniobrar, y él mismo fija los límites de su empleo macizo.

A las dificultades que para su empleo ofrecen sus defectos se añaden las consecuencias de la reacción que contra él se ha producido, substrayendo las ametralladoras al aplastamiento con las cúpulas de ce-



Auto francés, ruedas libres, para todo terreno.

mento y por la amplia utilización del obstáculo natural y artificial para hacer fracasar su velocidad e impedir el paso y, paralelamente, el gran desarrollo que ha adquirido el arma antitanque. Su progreso ha sido recogido por la instrucción francesa así: «El arma anticarro es para el carro lo que la ametralladora para la infantería.» El cañón antitanque (que ha sustituido en la lucha con el carro al cañón de campaña, dotado éste de escasa velocidad inicial, y que, además, es muy vulnerable para situarse en posición demasiado avanzada), es más fácil de construir que el carro; una pieza de 20 mm. puede batirle, y el fusil automático de igual calibre es eficaz.

Es verdad que la fabricación de ingenios blindados no ha dicho su última palabra. La mejora de la visibilidad es objeto de investigaciones incesantes; el estudio de aceros especiales mejora la resistencia de los blindajes, sin aumentar su peso ni su espesor; el equipado con instalación radiofónica es ya corriente, y existen modelos que transportan los medios de franquear por sí mismos fosos y taludes de varios metros.

COOPERACION DE LAS ARMAS CON EL TANQUE.

Apoyo de la artillería.— En circunstancias favorables, los carros pueden prohibir un terreno al adversario, y pueden apoderarse de él; pero no pudiendo inmovilizarse bajo el fuego de la artillería y de los antitanques, son incapaces de tomar por sí mismos definitiva posesión del terreno conquistado, donde serán destruidos por el adversario si la infantería de apoyo no acude prontamente a consolidar la conquista.

Las debilidades del carro no pueden compensarse más que cuando se emplean en gran número y se apoyan en las otras armas. Los defectos del tanque autorizan para hacer muchas reservas sobre su empleo; pero hay que adoptar una oposición fundamental a los partidarios del escepticismo. Hoy no hay ninguna arma decisiva; todas son auxiliares de las demás, y el verdadero valor de una de ellas, cualquiera, se establecerá considerándola en colaboración estrecha con las otras. (Cuando la caballería era arma decisiva, su proporción con la infantería era de uno a dos. En un ejército de 100 Divisiones, la fuerza de infantería será de 750.000 hombres. Para que en él fuese el tanque un arma decisiva, no se podría eludir la necesidad de reunir unos 75.000 tanques.)

El tanque, cuya misión principal es combatir con la infantería enemiga, tiene necesidad de artillería propia que destruya o paralice las baterías enemigas,

y que con sus proyectiles le preceda como un rodillo de fuego. La necesidad de este apoyo, ya se precisó en la guerra de 1914, y así, en la batalla de Amiens, se contaba con más de cinco piezas por tanque. La cooperación de la artillería plantea varios inconvenientes; uno de ellos es que los carros no pueden ser empleados en terrenos demasiado trabajados por el cañón; otro es que el ataque apenas si puede contar con la sorpresa, lo que resta muchas probabilidades al carro, que ha sido llamado el arma de la aventura, lo que quiere decir que en la determinación del éxito entra por mucho el feliz azar.

Pero, además, la artillería, relativamente inmóvil, permite a los carros avanzar con eficacia solamente hasta el extremo límite del alcance del cañón, y cuando ocupan la posición cesa al tiro de apoyo directo, dando ocasión para actuar a los centros anticarros supervivientes. Por otra parte, lanzado el ataque, el carro, por su velocidad propia, queda pronto desprendido de la artillería, cuyo traslado, con los medios corrientes, no está desprovisto de lentitud ni de graves dificultades. El problema así planteado ha hecho nacer la tendencia de resolverlo montando los cañones en afustes motorizados fuertemente blindados, adoptando, en una palabra, el tanque de artillería. El afuste (o el remolque) motorizado de las piezas, adoptado simplemente para dotar de una velocidad de traslado conveniente a las baterías, con vistas a cualquier género de combate, aun sin tener en cuenta los carros para nada, es cosa universalmente adoptada y

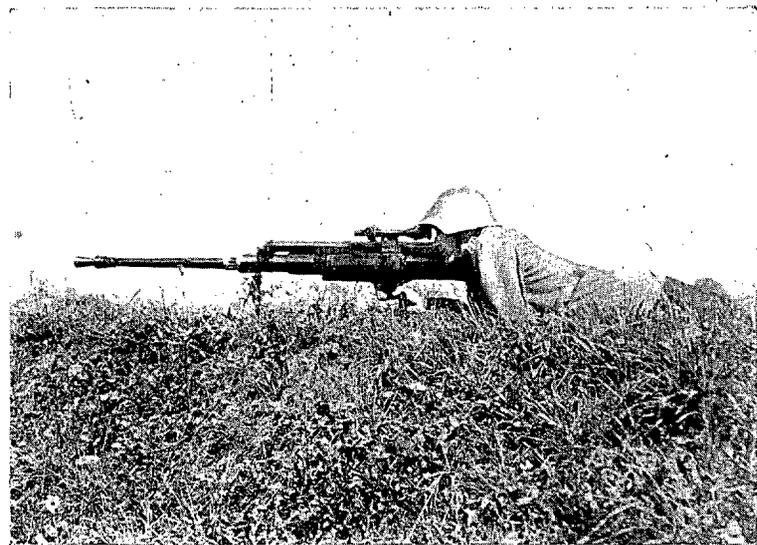
admitida. Lo que ya no resulta tan convincente es la adopción del afuste acorazado, para actuar con la misma libertad del carro, porque el peso de la pieza y el montaje no parece que ha de permitirle gran movilidad por todo terreno. Por de pronto, se puede anotar que en las maniobras inglesas de 1938 quedó probado que la artillería (no acorazada, sino simplemente motorizada) de que se disponía, no pudo seguir el movimiento de los carros de combate.

A p o y o d e l a i n f a n t e r í a . — Si la potencia del tanque no basta con frecuencia para forzar un sistema defensivo, el buen sentido concluye que la infantería sola bastará menos; el débil no logrará vencer donde ha fracasado el fuerte. Es posible, por el contrario, que la artillería y los tanques sean capaces de conquistar el terreno; pero no puede pedirseles que lo conserven. Por consiguiente, en último lugar, es la infantería quien, explotando el choque y limpiando el terreno, decide la batalla de los tanques y de la artillería, y su acción, aunque no sea suficiente, es completamente necesaria, porque es la única arma que tiene capacidad para ocupar y conservar.

La cooperación de las armas, que es la clave de la batalla, no permite estimar en menos la importancia de la infantería. Prescindiendo de la discusión inocua sobre su reinado, no puede, evidentemente, admitirse que hoy la infantería sea un arma decisiva, ya que no puede atribuírsele poder ofensivo susceptible de reducir al adversario. Tal carácter lo tuvieron antiguamente la Falange y la Legión, y en la Edad

Un carro de transporte, blindado, alemán, para todo terreno.





Antitanque suizo. Último modelo.

Media, la caballería. Después volvió a recuperarlo la infantería por la potencia ofensiva de su fuego, y ha debido renunciar a él cuando se llegó no solamente a ocultar la infantería adversa, sino a apoyarla por un fuego decisivo. La única preocupación actual de la infantería es cómo cubrir los últimos 300 metros; dicho de otra manera: cómo producir el choque sin hacerse aniquilar. La importancia de la infantería y su carácter decisivo debe buscarse en un concepto más amplio de su papel, que se concreta en dos características esenciales a la propia guerra: una, es que la infantería es la palanca de la estrategia, y otra es que posee una magna capacidad defensiva, que es, en realidad, la tarea principal que le incumbe, hasta en el ataque, donde representa principalmente una medida de seguridad. Mas en el presente no se ha resuelto la cuestión de saber cómo la infantería puede ser lanzada en el momento deseado al punto deseado.

La aparición del carro ha dejado tal cuestión en el aire. Para resolver el problema se ofrecen inmediatamente dos soluciones. La primera consiste en lanzar contra la posición, con el apoyo de la artillería y de la aviación, una gran masa de carros, que exploten toda su velocidad, y confiando a los que lleguen la tarea de desorganizar la defensa en términos que permitan después a la infantería y a la artillería trasladarse sin riesgo de ser aniquiladas. La segunda solución sería emplear aparatos fuertemente acorazados y muy armados. El carro no se aprovecharía entonces de su velocidad y avanzaría juntamente con el infante y los ingenieros.

Este punto, el de la manera de combinar la infan-

tería con los carros, es el punto crucial de toda la cuestión de la cooperación de ambas armas. El carro de asalto es, indudablemente, el único que puede acallar la ametralladora y dar el golpe mortal en el punto decisivo. Frecuentemente podrá actuar solo; pero no puede darse la razón a los que no quieren ver más que carros en el campo de batalla, porque un ataque de carros que preceda en mucho tiempo a la infantería está condenado al fracaso. Mezclar los carros con la infantería, diez veces más lenta, es renunciar a todos los progresos de la técnica, sin disminuir en lo más mínimo la vulnerabilidad de la infantería; esta mezcla siempre ha conducido al fracaso. Lanzar los carros delante será cosa posible cuando la base de partida esté a una distancia de la línea enemiga que permita a la infantería llegar pronto a defender los carros. El problema, sin embargo, parece más fácil de resolver que el de la artillería, y la solución está evidentemente en hacer más móvil la infantería montándola en carros de transporte acorazados, capaces para llevarla por todos terrenos a la posición enemiga conquistada por los carros de asalto. Estos carros de transporte, de una movilidad casi tan grande como los de asalto, a los que pueden seguir fácilmente a conveniente distancia, permiten ocupar pronto el terreno e impedir oportunamente la reacción del enemigo, y al mismo tiempo son aptos para llevar a vanguardia el material de ingenieros, las municiones, los carburantes. En general, un ataque de carros de asalto con infantería a pie, sin carros de transporte, no tendrá más probabilidades de éxito que un ataque sin infantería.

Aviación. — Al considerar la necesidad que el tanque tiene de las otras armas, no puede omitirse la consideración de que una operación ofensiva con carros no puede emprenderse sin contar con una superioridad decisiva en el aire. Es muy probable, en efecto, que los aviones enemigos descubran los laboriosos preparativos del ataque y se lancen a bombardear los tanques, concentrados como barcos anclados. Al mismo tiempo, el bombardeo de la aviación de la defensa puede por sí solo hacer fracasar el asalto de los tanques, y la observación desde los aviones enemigos dirigir el fuego de su artillería con positiva eficacia. Tampoco el ataque, por su parte, puede prescindir de su propia observación aérea que dirija el fuego de la artillería contra los centros de armas anticarros que vayan apareciendo en el curso del ataque y prevenga del contraataque de los mismos carros adversarios.

LA MAQUINA

Al principio tuvo la preferencia el carro ligero armado sólo con ametralladora. Prevalecía la idea de

que siempre se encontraría un proyectil capaz de atravesar la coraza más fuerte, y que era preferible emplear una multitud de carros ligeros blindados solamente contra el fusil, la ametralladora y los cascos del proyectil de artillería y que buscaran la protección contra el impacto directo del cañón por el número y la velocidad.

Pero los carros ligeros armados de ametralladoras disponen de escaso poder ofensivo contra posiciones y se encuentran en inferioridad completa ante el carro armado de cañón. Las velocidades de polígono no han podido realmente ser utilizadas en el campo de batalla; no han podido casi nunca salvar las trincheras y se han visto con frecuencia atrancados por avería en el barro.

Por el contrario, el blindaje fuerte pone las tripulaciones, motores y depósitos al abrigo de los proyectiles de fusil y disminuye la eficacia de los restantes. Con estas ventajas, sin que el carro ligero haya desaparecido para misiones de exploración y enlace, se ha generalizado la construcción del carro medio y pesado, de seis a veinte y más toneladas, armado de un cañón de calibre variado, a partir del 31, de una o varias ametralladoras, a veces de lanzallamas, y con un espesor de blindaje de 30 a 35 mm. y con potencia para franquear fosos de bastante anchura.

Las características del carro deben ser: potente armamento, fuerte coraza, mucha autonomía y máxima velocidad, cualidades antitéticas que se reúnen todas en el factor peso. Se ha tomado éste, por consiguiente, como base para la clasificación de los carros en tres categorías. Ligero, con peso no superior a cinco toneladas; medianos, de cinco a 15, y pesados, los que exceden de este último.

Está generalizada la dotación de aparatos radiofónicos receptores y emisores, aparatos ópticos perfeccionados que permiten marchar con las mirillas cerradas y brújulas giroscópicas para la marcha nocturna y la niebla. Será, pues, posible guiar a distancia los carros por observatorios bien situados, y el jefe de la unidad táctica de carros podrá también hacerla maniobrar según la situación aconseje. Los carros deben llevar ventiladores que, aumentando la presión interna, impidan la entrada del gas tóxico y

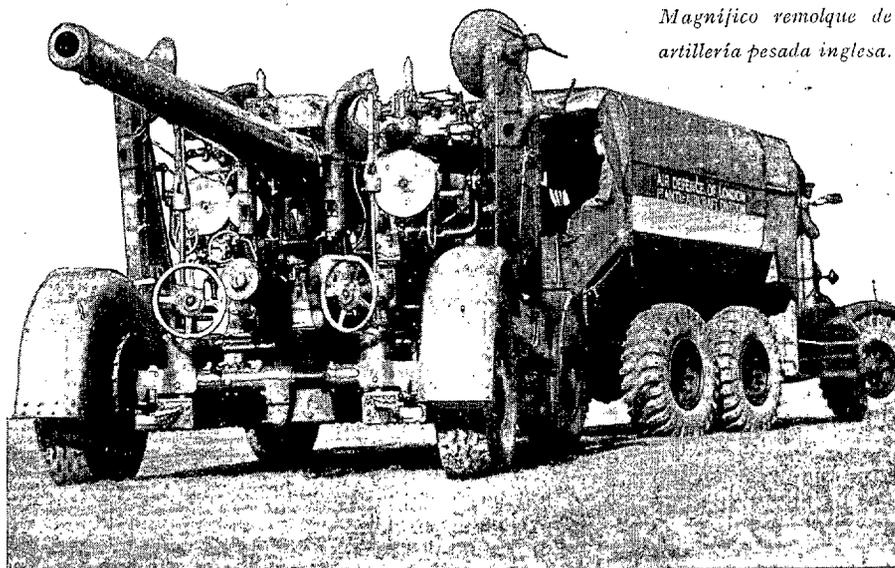
tomen el aire a través de filtros neutralizantes para no tener que utilizar la máscara antigás.

TACTICA DEL EMPLEO DE CARROS.—IDEAS GENERALES FUNDAMENTALES

No nos es posible en este breve trabajo extendernos a detalles muy importantes, propios de los reglamentos que desarrollan las ideas fundamentales que aquí consignamos, suficientes, sin embargo, a nuestro juicio, para formar idea clara de la cuestión. Empleo de los distintos tipos. Los carros ligeros tienen su aplicación: en la *exploración* imponiendo espíritu agresivo a las vanguardias, sobre todo hacia los flancos del adversario, debiendo emplearse siempre en apoyo de los elementos que exploran, jamás como tales elementos; en las *retiradas*, para detener la presión del adversario facilitando el repliegue propio y despejándose con su ligereza cuando no sea útil continuar la acción; en la *seguridad* de columnas como apoyos y enlaces de vanguardias, retaguardias y guardaflancos.

Los carros medianos son el elemento esencial de las unidades acorazadas para acciones de gran radio y profundidad, para acciones de fuerza encaminadas a vencer organizaciones defensivas, para completar y explotar el éxito y para resolver situaciones locales, contraatacando en la defensiva y facilitando la rotura del contacto en los repliegues.

Los carros pesados son elementos aptos para constituir importantes centros móviles de fuego y para las acciones de ruptura.



Magnífico remolque de artillería pesada inglesa.

Aplicación de su armamento.— Emplean la ametralladora contra tropas sorprendidas al descubierto, contra los centros de fuego que no puede abordar el carro y en defensa propia cuando se detiene. El cañón, para batir resistencias activas próximas y para combatir el carro adversario, y el lanzallamas, para eliminar resistencias protegidas por abrigos blindados, para limpiar trincheras y embestir al carro contrario.

El carro hace fuego normalmente parado, deteniéndose sólo el tiempo necesario; en marcha, sólo da resultado la ametralladora contra tropa sorprendida en movimiento y el lanzallamas que actúa preferentemente en marcha. La defensa del carro no está en el armamento, sino en la coraza y la velocidad.

Criterios, base de su empleo.— En ataque y defensa los carros se emplean siempre ofensivamente. Debe prohibirse emplearlos como elementos inmóviles.

Acción en masa y por sorpresa. La masa debe ser proporcionada a la probable resistencia, y por eso varía desde un mínimo de sección, contra tropas al descubierto o en posiciones mal organizadas, hasta varios batallones contra posiciones organizadas o en acciones independientes de gran profundidad. El empleo de carros aislados debe excluirse siempre; la sección no ha de fraccionarse y debe moverse como único bloque de medios y voluntad. Los carros encuentran limitaciones en el terreno, cuya naturaleza debe ser adecuada para alcanzar el máximo de probabilidades.

La sorpresa es el factor fundamental del éxito, porque disminuye las posibilidades de la artillería y anticarros enemigos y deprime la moral de la infantería enemiga. Aunque difícil de lograr, hay que buscarla siempre.

Normas para el ataque. Utilizar posiciones de par-

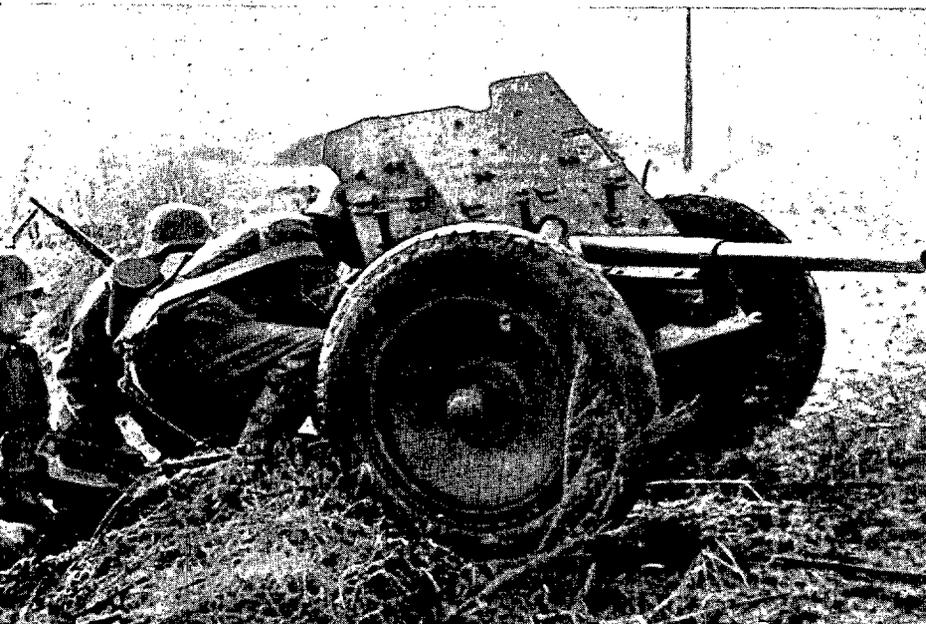
tida a cubierto, lo más cerca posible del enemigo, obtenidas por accesos a cubierto y que permitan lanzarse en masa. En el empleo de los carros para el ataque se prevén tres posiciones: la de espera, la de partida y la de término de la acción. La primera y la última deben ser elegidas con criterio logístico. Han de permitir el abastecimiento, la reparación del material y el alivio del personal, y ser elegidas a conveniente distancia del lugar de la acción, protegidas del fuego de artillería y camufladas. Evitar que el material esté amontonado y que la confluencia de muchas pistas y caminos revele su existencia. La posición de partida tiene carácter táctico. Ha de estar lo más cerca posible del enemigo. Los carros deben estar en ella diseminados en profundidad y anchura, camuflados y a cubierto, y debe permitir lanzarse en masa. El personal ha de reconocer bien el terreno y conocer exactamente las direcciones de avance; señalarle objetivos precisos y conocidos. Los carros que se lanzan al ataque rápidamente y de cerca alcanzan siempre sus objetivos.

Hacer preceder y acompañar la salida de los carros por una acción de artillería que neutralice, incluso con proyectiles fumígenos, los observatorios y asentamientos de anticarros. Inmediatamente después de conseguido el objetivo por los carros debe ser ocupado por la infantería, si no se quiere incurrir en la pérdida de aquéllos, ya que, replegándolos, estarían sujetos a la acción enemiga de los elementos supervivientes de la defensa.

La cantidad de carros asignada a cada acción depende de la organización defensiva, distancia a recorrer y probable reacción del enemigo en el espacio y tiempo. Como norma, la unidad mínima debe ser la compañía. Cada unidad de carros debe recibir un solo objetivo de extensión, importancia y distancia a la posición de partida proporcionadas a sus posibilida-

des. Cuando se trate de conquistar varios objetivos escalonados en profundidad, se puede asignar a todas las unidades de carros el objetivo más lejano, siempre que se crea que tienen probabilidades de llegar a él, o también pueden darse objetivos sucesivos a cada una de las olas de ataque.

Un batallón de carros normalmente adopta la formación en tres olas de ataque de compañía; eventualmente en dos olas, llevando una compañía de refuerzo en la segunda, y excepcionalmente en una sola línea de compañías en líneas de secciones en rombo; frente de una sección, 100



Antitanque alemán.

metros; de una compañía, 500; de un batallón, en el caso excepcional de avanzar en una sola ola, 1.500 a 1.700 metros. Fondo de una ola (el de la sección en rombo), 100 metros; distancias entre dos olas, 500 metros. La compañía aislada opera en rombo en línea de secciones también en rombo.

En el ataque y los contraataques, cada sección tendrá una dirección propia de avance, materializada por un itinerario, definido por puntos sucesivos que puedan reconocerse fácilmente en el terreno, incluso desde los carros con las mirillas cerradas.

Los carros, una vez lanzados, cambian muy difícilmente de dirección.

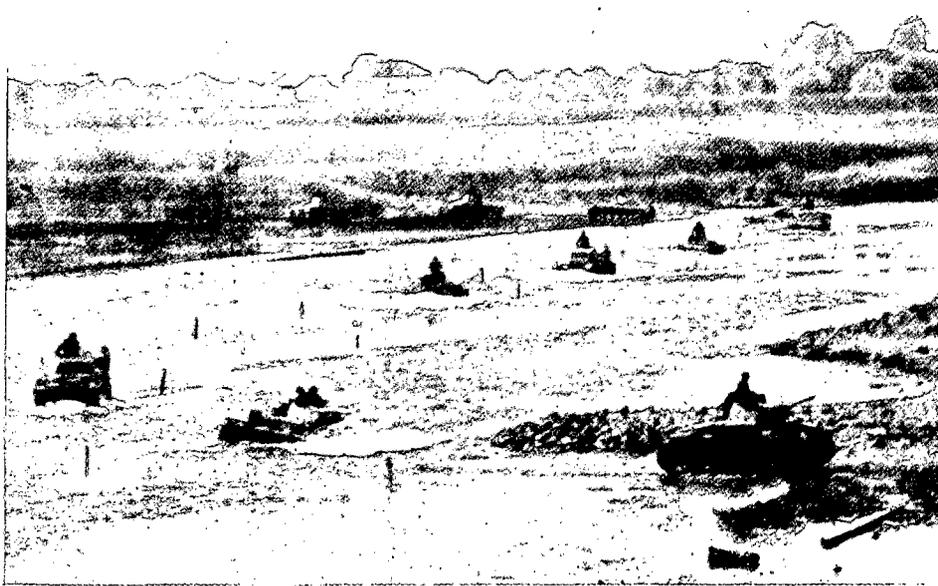
Si las unidades de carros se encuentran con elementos análogos adversarios, corresponde a los carros cañón y a los lanzallamas atacarles con sus armas, y las ametralladoras se emplean contra la infantería de acompañamiento.

Es oportuno, y con frecuencia indispensable, sobre todo en acciones de profundidad, prever breves detenciones sobre objetivos previamente elegidos para que las unidades de infantería tomen contacto con los carros. Esta detención debe emplearse en pequeños reconocimientos de limpieza de terreno.

Dependencia de los carros. Está generalmente admitido que las Divisiones normales dispongan de una dotación permanente de tanques, y aun que se afecte también normalmente una compañía a cada regimiento de infantería. Cuando los carros no se emplean en acciones independientes o formando parte de gran unidad especial ligera o acorazada, dependerán de una unidad táctica normal, columna o sector de defensa, cuyo jefe da las órdenes de empleo y cooperación de las otras armas. Es obvio establecer que el jefe de quien dependan los carros sólo debe emplearlos en terrenos, misiones y situaciones que permitan aprovechar sus posibilidades con útil rendimiento y contra objetivos que justifiquen su empleo.

Es este punto de la dependencia de los carros delicado y vidrioso, como el de la dependencia de la aviación, y que debe meditarse mucho antes de establecer el consiguiente precepto reglamentario, porque a veces ha dado lugar al empleo inadecuado del material con destrozo prematuro del mismo.

En montaña y zonas de bosque, el empleo de carros puede considerarse excepcional y limitado a la empresa de cooperar con las vanguardias en la ocupación de pasos, desfiladeros y acciones que tengan



Carros alemanes anfibios, en acción.

por objeto abrir paso a las columnas a lo largo de las escasas vías de comunicación.

De noche sólo pueden emplearse los carros por carretera o por terreno perfectamente conocido, llano y sin obstáculos.

Cooperación. — La cooperación, factor principal del éxito, ha de ser una fuerza espiritual creada y mantenida en una larga comunidad de instrucción, y con un conocimiento completo y recíproco de las posibilidades y necesidades de empleo.

Es indispensable, por otra parte, que la infantería y las unidades ligeras que operan con los carros consideren como un deber absoluto aprovechar a fondo la actuación de los carros, sin lo cual éstos se sacrifican inútilmente y de manera cierta. El mismo sentimiento de cooperación entre carros debe ser una cuestión de honor.

Los carros, incluso en acciones de carácter independiente, han de operar siempre en cooperación con unidades de infantería motorizada o ligera, indispensables para explotar oportunamente los resultados obtenidos por aquéllos, ya que, de no ser así, los resultados serían efímeros y estériles. Los carros, cualquiera que sea su tipo, no reúnen condiciones para conservar el dominio de la posición alcanzada.

La cooperación de la artillería es también indispensable por regla general, antes del ataque, localizando, neutralizando y cegando las armas anticarro y observatorios, y durante el ataque esforzándose por realizar igual acción sobre los centros anticaros que vayan descubriéndose y los carros adversarios que contraataquen. Cuando los carros han conseguido sus objetivos, la artillería protege con tiros de prohibición próxima, hasta que la infantería se les reúna.

La rapidez de movimientos de los carros, y la nece-

sidad de intervenir rápidamente contra blancos que se presentan en el combate inopinadamente, exige gran iniciativa de intervención en los jefes de artillería, y tenaz observación realizada a base de una red de observatorios muy avanzados, y también de observatorios móviles y acorazados, desde los cuales puede seguirse la actuación de los carros.

AUTOS BLINDADOS

El carro de combate no ha eliminado aún el auto blindado, que es el vehículo armado y dotado de protección, capaz de transportar alguna fuerza. Se emplean éstos ingenios en la exploración con buenas probabilidades contra resistencias poco organizadas, quebrantadas o en movimiento, y formando parte de las vanguardias establecen el primer contacto que sirve para situar al enemigo. En el combate ofensivo, los blindados, menos protegidos que los carros, no pueden actuar contra un enemigo en posición; pero cubren los flancos de las fuerzas empeñadas. En la defensiva contribuyen al servicio de los puestos avanzados, patrullando en vigilancia en los intervalos de las grandes guardias. En la ocupación de frentes muy extensos pueden encargarse de la vigilancia de determinados intervalos, y en las retiradas pueden proteger los repliegues de las tropas de retaguardia. Pueden ser utilizados en la transmisión de informes importantes y misiones de enlace en la zona batida.

El auto blindado es, como los carros, semiciego, y en sí mismo muy vulnerable. Es muy útil asociarle a las fuerzas motociclistas que actúan como explora-

dores; éstas le protegen y él facilita a su vez a los motociclistas el apoyo moral y material para su exploración por sorpresa.

LA DEFENSA ANTICARRO

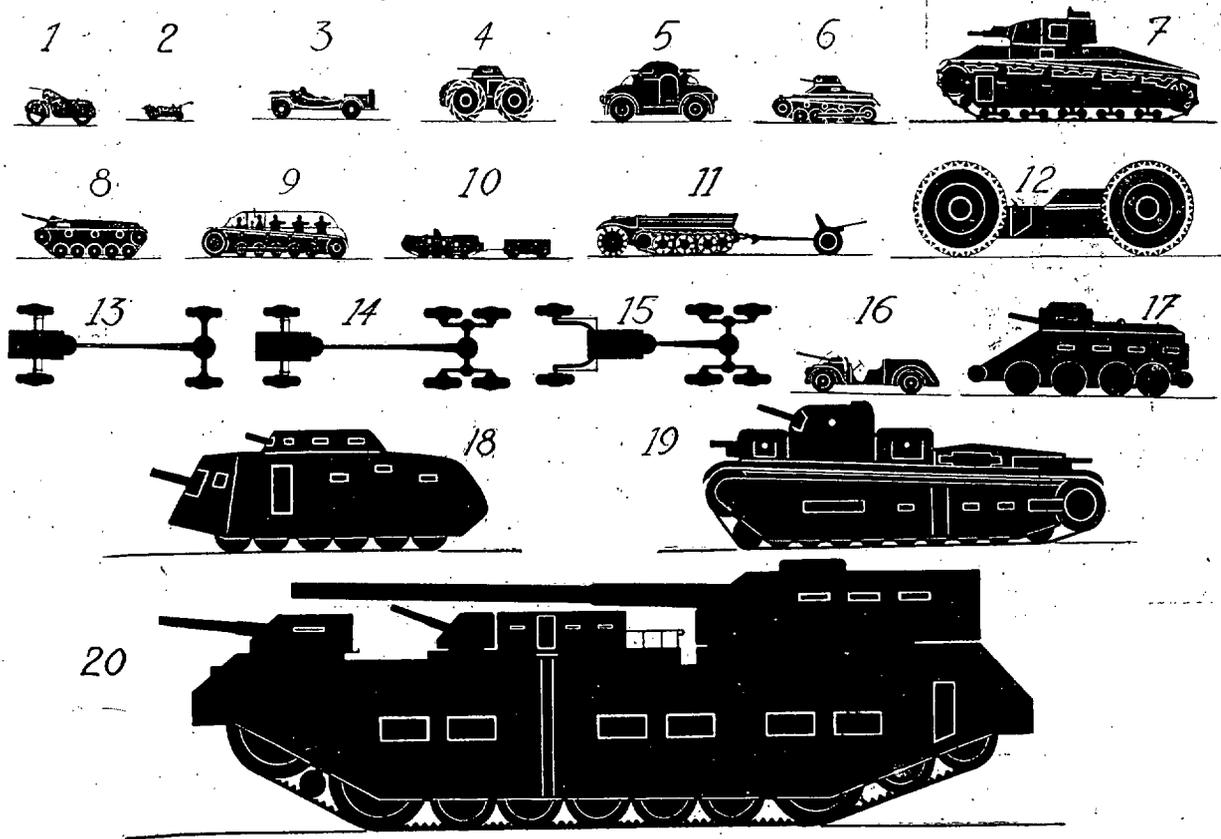
Se ha orientado definitivamente hacia el cañón de mediano calibre, que dispara tiro a tiro y está dotado por una velocidad inicial de capacidad para perforar el blindaje e inutilizar el carro en un impacto. El fuego de las armas portátiles no está desprovisto de efecto, porque obliga a la obturación máxima de la mirilla. El defensor, por lo demás, no dejará de hacer fuego contra los carros que atacan con todas las armas de que disponga; pero debe prevenirse del inconveniente que supone descubrir prematuramente las ametralladoras, que son las que busca precisamente el carro. En la guerra de España se ha revelado como bastante eficaz el combate del infante aislado utilizando la granada de mano y los líquidos inflamables contra los carros aislados que, sobreviviendo al fuego de los anticarros, han logrado llegar a la posición. Con frecuencia los tiradores destinados a esta defensa han sido dispuestos en pozos de tirador destacados delante de las trincheras, empleando como defensas accesorias alambradas sueltas que se enredaban en cadenas. El ataque de carros en masa no permitirá regularmente que este sistema de defensa tenga una completa eficacia.

El avión provisto de cañón debe ser también considerado en su lucha con el carro sin olvidar la posibilidad de bombardeo de los carros en estación preparada para el ataque o durante éste.

El arma anticarro no asegura la detención de todos los carros asaltantes cuando éstos sean empleados en gran masa, y una parte de ellos penetrará más o menos profundamente. Como el fuego de la artillería propia no podrá emplearse contra los carros que hayan penetrado, es preciso oponerles el propio carro, y de aquí la necesidad de dotarlos de cañón antitanque, que, juntamente con la ametralladora, ha venido a constituir el armamento apropiado del tanque. La lucha de carro contra carro, limitada durante la guerra mundial, adquirirá la misma característica que la lucha entre artillerías y entre aviaciones.



Antitanque inglés.



Este gráfico de conjunto da una idea sobre las posibilidades del motor y sus aplicaciones, bajo distintas formas, a las necesidades de las tropas terrestres. De izquierda a derecha: (1 y 2), autos blindados norteamericanos con montaje de ametralladora utilizando tractores de agricultura; (3), ametralladora motorizada para acompañamiento de extrema vanguardia de infantería; (4), blindado Fiat, para carretera y laborable, dos hombres, 4 Tm.; (5), pequeño blindado Shoda, blindajes oblicuos, tanque tortuga; (6), tanque ligero alemán con ametralladora; (7), tanque pesado alemán con cañón; (8), cañón con montaje mecánico blindado; se diferencia del anterior en que el blindaje es más débil, es más ancho y tiene más espacio libre detrás del cañón; (9), tanque de acompañamiento de infantería americano; 1,2 m. de altura, 5,4 m. largo, 440 Hp., 75 km./h.; en vez de ametralladora, los vivientes van armados con pistolas ametralladoras; (10), tractor blindado francés de infantería para primera línea; (11), tractor ligero alemán. Como vehículo para toda clase de terrenos y anfíbio, una sociedad americana de petróleos ha construído uno (12) capaz de nadar sumergiéndose solamente 0,6 m., pesa 3,5 Tm., ruedas de aluminio de 1,5 diámetro, neumáticos hasta 3 m. diámetro; en terreno llano 60 km./h.; en terreno pantanoso 15-20 km./h.; en el agua 12 km./h. motor Ford, 8 cilindros en V, cardan al eje posterior, modelo 1939.

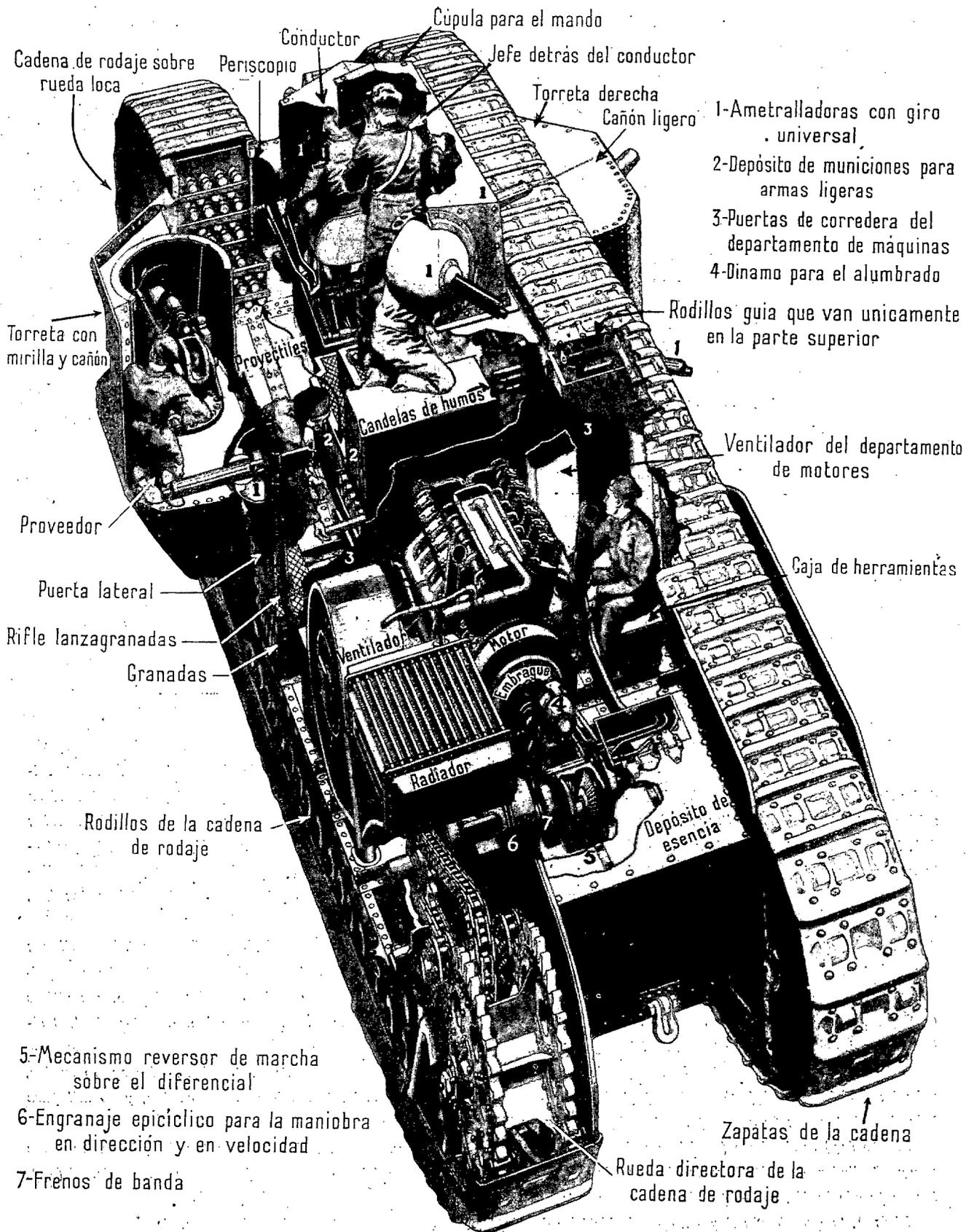
Holanda, que no fabrica autos, ha modificado el «Trado» (13), que es un camión corriente con tracción en las cuatro ruedas, y ha hecho el Trado IV (14) con tren posterior hecho de cuatro ruedas. Todas las transmisiones son cardan, y es útil para toda clase de terreno; 60 a 85 Hp., motor Ford, tara 1,54 Tm. y cargado 2,3 Tm.

El tipo (15) es el mismo (modelo americano) con un ensanchamiento entre ruedas delanteras que permite fijar sobre tierra una ametralladora o camión ligero, mejor que sobre el chasis. El (16), vista lateral de un coche transformado en antitanque. El (17), tanque pesado inglés, con dispositivo de rodilla anterior contra trinchera.

El (18), tanque alemán A 7 V., ejemplo histórico de adaptación de tren deslizante debajo de la coraza.

El (19), tanque inglés de 80 Tm., copia del alemán del 1917, con cuatro cañones de 7,7 cm., dos ametralladoras, 150 Tm. 13 X 2,1 X 2,85 m. 2 X 600 Hp. y 7,5 km./h.

El (20), tanque ruso 1.000, modelo 1937 (proyectó).



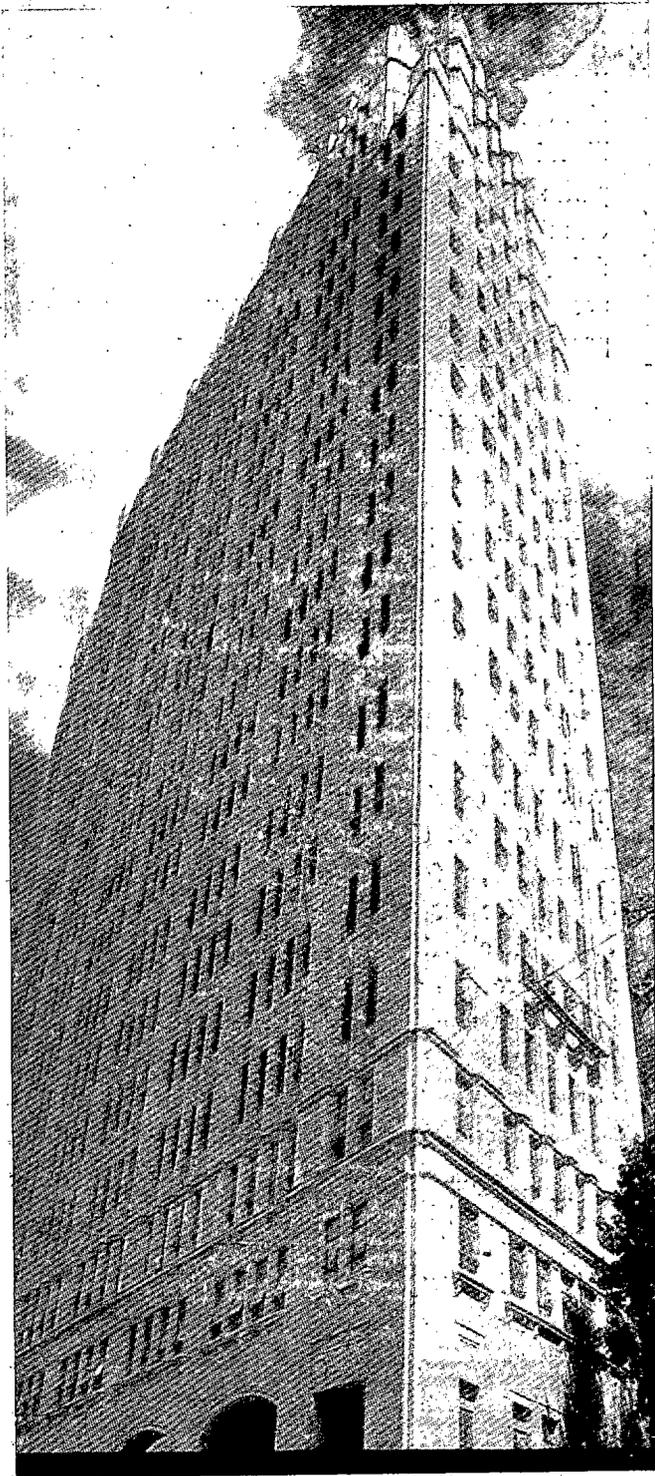
CROQUIS DE LA DISPOSICION DE LOS MECANISMOS DE UN TIPO DE TANQUE MODERNO.

Tanque pesado inglés del tipo Mark VIII. Pesa 37 toneladas y tiene de largo 10,67 m. Puede salvar zanjas de cuatro metros. El motor de refrigeración por agua tiene 300 HP. El armamento consiste en dos cañones ligeros (probablemente de 40 mm.) que disparan proyectil de 2,71 kg. Lleva 200 proyectiles y siete ametralladoras con 13.000 cartuchos, rifles lanzagranadas y candelas de humos capaces de producir densa niebla artificial para ocultar sus movimientos. Tripulación: ocho hombres. El jefe, que va situado detrás del conductor, dispone de una mirilla de observación, y el conductor, de otra con periscopio. La iluminación interior está suministrada por una dinamo.

La economía en la guerra moderna

LUIS OLARIAGA

Director del Comité Central de Banca



HASTA hace un cuarto de siglo, los gastos de las guerras no perturbaban esencialmente la vida económica de las naciones; se hacía la guerra con los recursos industriales normales y con la ayuda extranjera que proporcionaban las reservas de oro, las divisas y el capital invertido en negocios extranjeros, y se financiaba con recargos tributarios, más o menos duros, pero soportables, y con unas deudas que se repartían con relativa holgura unas cuantas generaciones posteriores. Pero en los últimos años de la guerra mundial cambió radicalmente el problema. Se puso de relieve que la técnica de los armamentos había progresado fabulosamente, y que el consumo de una guerra moderna no podía ya en forma alguna sostenerse con recursos económicos en cierto modo sobrantes, sino que era preciso, para sostener las guerras, reorganizar fundamentalmente las economías y movilizar de modo adecuado todos los medios económicos disponibles. El fenómeno no se reveló entonces con toda claridad ante la conciencia de los pueblos, porque no apareció con la necesaria intensidad sino a medida que aquella guerra fué avanzando; porque uno de los bandos —el grupo aliado— pudo utilizar ilimitadamente los recursos de todas clases de un país enormemente rico y que se mantuvo en reserva hasta el último momento, y porque la extenuación del otro bando —del grupo de los Imperios Centrales— se presentó más como una consecuencia del bloqueo aliado, y de la desproporción de las fuerzas con que tuvo que enfrentarse, que como un efecto nuevo e inesperado de la voracidad económica de la guerra moderna.

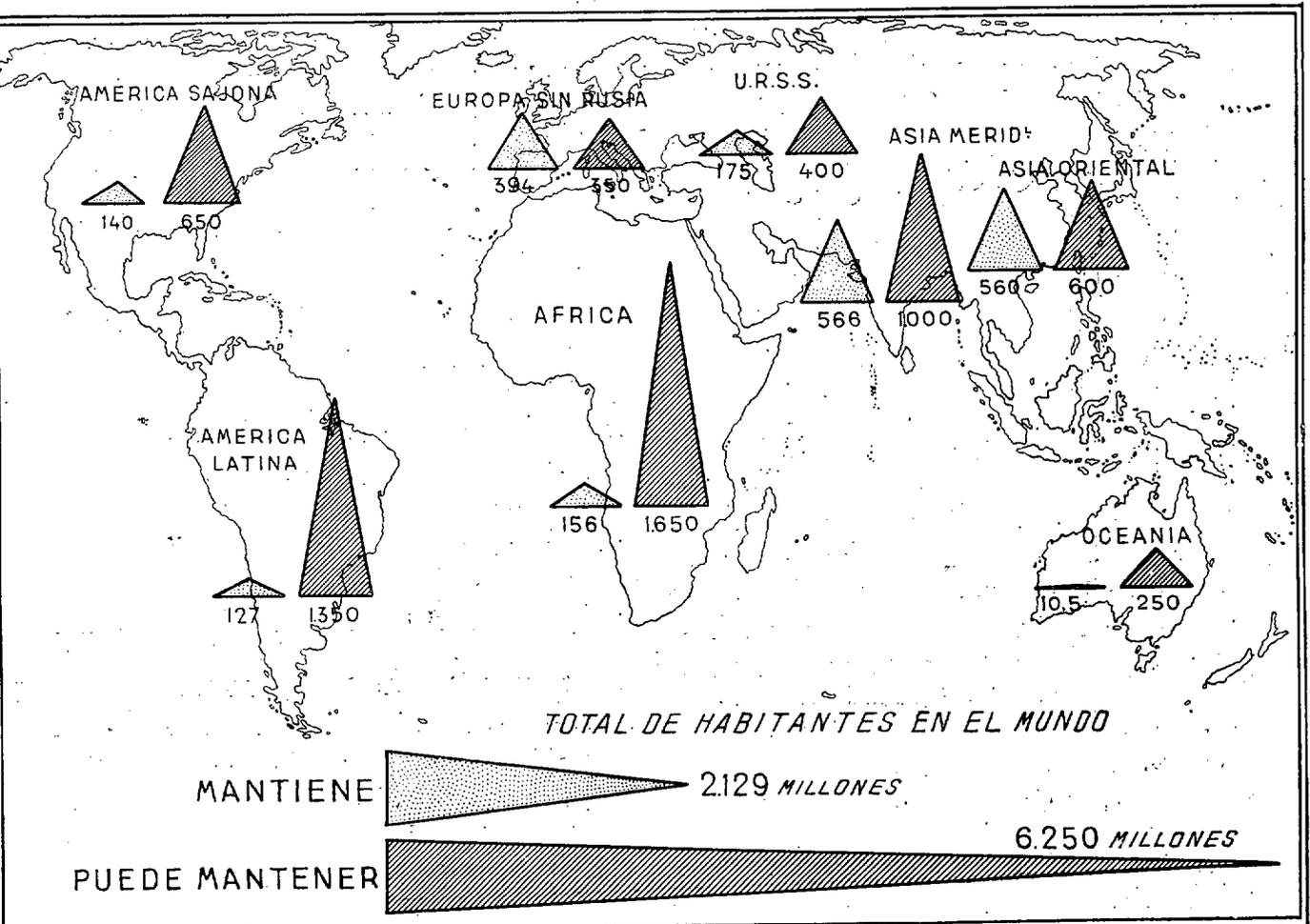
Los directores del nacionalismo alemán aprendieron, sin embargo, la lección que en el orden económico recibieron de la Gran Guerra, y la revolución económica del nacionalsocialismo tiene más relación con la preparación del país para una defensa militar que con un objetivo estrictamente social. Los jefes del nacionalsocialismo, sabían perfectamente que la debilidad de Alemania en 1918 no había estado en su Ejército, ni en su armamento, ni en la moral de su población, ni en la desproporción de su potencia militar con la de sus enemigos, sino en la falta de preparación apropiada de su economía, y que, en una guerra futura la organización y el mando de las fuerzas económicas nacionales tendrían que ser considerados en el mismo plano que los de las fuerzas militares. Lo que viene designando el nacionalsocialismo desde hace varios años con el eufemismo de «autarquía», y a última hora se llama ya en todos los países beligerantes y en algunos neutrales «economía de guerra», no es sino la reorganización de las antiguas economías liberales con vistas a llenar las exigencias económicas de la guerra. Mussolini ha intentado hace pocos meses, en un discurso, dar al sistema de «autarquía» un sentido permanente, desligándolo hasta cierto punto de la preocupación circunstancial de la guerra y asimilándolo al principio nacionalista y dinámico que defendieron Patten y List a comienzos del siglo pasado; pero, en realidad, ha nacido en la presente fase histórica como sistema de preparación económica para la guerra, especialmente en los países a los cuales la guerra amenazaba aislarlos de sus fuentes de aprovisionamiento extranjeras.

La «economía de guerra» —es decir, la adaptación de las economías nacionales a las necesidades del consumo de guerra— exige muchas cosas de las cuales no puede librarse ningún país beligerante por muy arraigados que tenga los principios liberales, por grande que sea su poderío marítimo, y por considerables que parezcan en tiempo de paz sus reservas financieras. El hecho de que Francia e Inglaterra hayan tenido que racionar severamente el pan y la carne, cuando todavía apenas puede decirse que hayan empezado las hostilidades y no se ha iniciado en serio el consumo de guerra, es de una irrefutable elocuencia.

La «economía de guerra» supone la ordenación de todas las fuerzas económicas y financieras nacionales para la máxima producción, adquisición y distribución de cuantos elementos materiales requiera en plena lucha y con la mayor prolongación posible el Ejército nacional. El principio de máxima productividad, en abstracto, y para un consumo indefinido y dependiente en cantidad y variedad de los precios del mercado —que regía la política económica liberal— se trueca por el de máxima productividad para un consumo concreto y definido por la demanda militar. Desaparecen el principio utilitario como única normación de las relaciones económicas, y las necesidades individuales como último fin de la vida productora, para consagrarse todas las fuerzas productivas de la nación a cubrir —incluso con sacrificio— las necesidades colectivas de la guerra.

Implantar la «economía de guerra» no significa, en consecuencia, simplemente producir cuanto se pueda en el país y sea imprescindible para la defensa nacional y organizar, en caso de conflicto, el aprovechamiento de los recursos precisos para el aprovisionamiento del Ejército, puesto que esos han de ser efectos maduros, y no improvisaciones, de una política previa económica y financiera. Implantar una «economía de guerra» significa, ante todo, crear una conciencia de las exigencias militares y civiles que en el orden económico puede suponer una guerra, y formar un plan adecuado de adaptación de las fuerzas técnicas, administrativas, y de trabajo nacionales, y para ello contar con el organismo directivo apropiado; significa una política de producción que, compenetrada con una política comercial y con una política de transportes, asegure el rendimiento de elementos materiales más intenso y más completo posible dentro del área de comunicaciones que la política internacional garantice; significa una política de Hacienda, que no estorbe los fines anteriores ni provoque con una inflación trastornos sociales, y que distribuya convenientemente el peso de los mayores gastos públicos que puedan preverse, sacrificando en la medida necesaria el consumo civil al consumo militar; significa una política monetaria, que haga posible la realización de todos esos objetivos sin alterar el equilibrio

EL ESPACIO VITAL DE LOS CONTINENTES



entre la producción y el consumo ni la proporción entre la producción de unas y otras ramas de trabajo, y, significa una política social, que esté en congruencia con las exigencias económicas de la guerra y que, sin desatender la justicia distributiva, haga participar a la gran masa social en el sacrificio que la defensa de la patria hace indispensable.

La economía de guerra no implica, sin embargo, un régimen socialista. Ciertamente, no tolera que la obtención de un lucro individual sea el principio básico de toda la vida económica; pero respeta el lucro y la propiedad privada, y acepta la iniciativa

individual en tanto no contradigan la organización y el sacrificio colectivo que la defensa nacional reclama, y el Estado en su nombre impone. Podrá rozar prejuicios y sentimientos en los pueblos muy aferrados a la democracia y aceptarse resignadamente como sistema transitorio; pero ningún país que aspire a defender su independencia, y tenga clara conciencia de lo que es la guerra moderna, puede prescindir de organizarse en «economía de guerra» con todas sus consecuencias. Y por si hacen falta ejemplos, los están dando a esta hora bien concluyentes Inglaterra y Francia.

LA INTENDENCIA EN LA PREPARACION ECONOMICA DE LA GUERRA

por ANGEL BALDRICH

Capitán de Intendencia

Tres armas, a cual más importantes, emplean hoy los pueblos en sus empresas bélicas: el Ejército, la Economía y la Propaganda. Puede decirse que aquella Nación que tenga un potente Ejército capaz de ser temido por el adversario y de poder ejercer e impedir una acción rápida y decisiva de las armas, con una Economía sólidamente preparada a los fines guerreros que se persiguen y con una moral elevada, está en condiciones de emprender la lucha con éxito, éxito que, indudablemente, se inclinará hacia aquella Nación que mejor pueda resistir el esfuerzo económico que a su pueblo someta y sin que su moral se resienta. ¡Quién sabe si estamos en presencia de una guerra en la que el arma económica reñirá la última batalla!

No quiere esto decir que el Ejército haya perdido su papel preponderante; todo lo contrario: hoy más que nunca el Ejército debe tener una potencialidad superior; su preparación debe ser lo más acabada; su armamento, lo más perfeccionado y moderno; sólo así podrá estar en condiciones de ganar la guerra por las armas; pero no es menos cierto que él solo ha dejado de ser el factor decisivo en las contiendas, pues si un sacrificio económico superior a las posibilidades de una Nación la permite poseer un Ejército potente, nada conseguirá cuando se le someta a la prueba decisiva si su economía nacional no es capaz de sostener el esfuerzo que la guerra le pida. Un Ejército bien dotado, pero sin una Economía que lo apoye, es una ficción que fácilmente se desvanece.

La guerra de 1914-18 mostró con sus más destacados caracteres la importancia de una preparación económica para emprender con éxito una acción guerrera. Alemania, en aquel entonces, entró en la lucha sin tenerla en cuenta, y económicamente fué derrotada. En la lucha que hoy sostiene, aquel error ha sido subsanado; de todos son conocidas las circunstancias económicas en que la ha aceptado:

El afirmar que Alemania entró en la guerra sin una «preparación» económica, no quiere decir que lo hiciera sin una «previsión» económica, pues ésta la hubo; pero adolecía de un error de concepto y de una falta de visión de la duración de la lucha. Creyó que con grandes repuestos y una acción militar rápida podría alcanzar la victoria, despreocupándose del engorroso problema del abastecimiento; pero la guerra duró más de lo que su potencialidad económica innata permitía, y vino el descalabro económico con su secuela la descom-

posición social, y con ello el tener que abandonar la lucha. Hindenburg sintetiza la causa de la derrota diciendo: «Hemos sido vencidos porque no estaba preparada nuestra Economía para la lucha que íbamos a sostener.» No debe interpretarse esta frase como una disculpa del fracaso del Ejército más potente del mundo, sino como una advertencia para el porvenir.

* * *

El problema inicial que en la preparación económica de la guerra debe ser abordado, es el que se refiere al abastecimiento de las necesidades comunes al soldado y a la población civil, sin que quepa, como para los otros abastecimientos militares, resolverlos separadamente. Su importancia no sólo estriba en la influencia que su perfecta resolución tiene sobre la moral de la tropa, sino en la imperiosa necesidad de resolverlo casi paralelamente con el abastecimiento de la población civil, cuya moral es tan interesante como la del soldado, pues así lo hemos visto en Alemania en la anterior contienda. Por ello, éste es el primer problema que ha de estudiarse al determinar la potencialidad económica de una Nación para caso de guerra, ya que el de los otros abastecimientos militares, con su importancia capital, nada resolvería para el éxito final, si se abandonara éste.

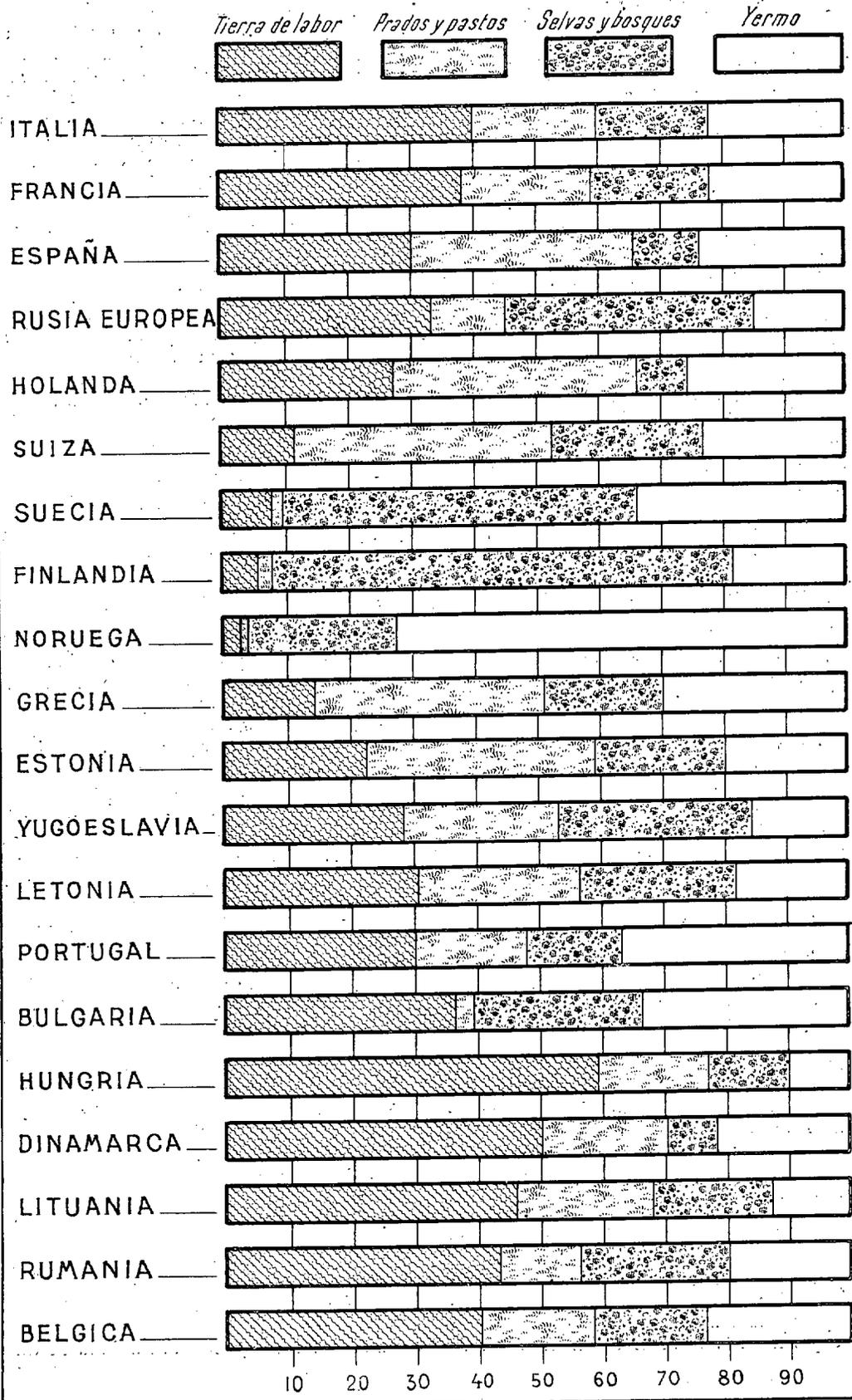
La Intendencia Militar, llamada a adaptar las necesidades militares de la citada naturaleza a los recursos de que pueda disponerse, y a amoldar su propia organización y modalidades a los factores económicos que la Nación ofrezca, tiene ineludiblemente que intervenir en el estudio de la preparación económica para tratar de encajar a su vez en las posibilidades generales las necesidades castrenses, primordiales en caso de guerra. Estas contradictorias finalidades han de armonizarse, y ello sólo puede realizarlo la Intendencia Militar como organismo que en campaña tiene la responsabilidad de asegurar el abastecimiento del Ejército, obligándole esta responsabilidad a extender su acción, que empieza en la visión de conjunto, hasta llegar a los órganos económicos, base de toda la organización; pues de nada serviría el impulso que está llamada a imprimir si se viera secundada por un organismo ejecutor que no se siente copartícipe de la responsabilidad del fracaso.

No quiere esto decir que la Intendencia deba tomar a su cargo la dirección y ejecución del abastecimiento a la Nación de aquellos artículos comunes a las necesidades del habitante y del soldado, pues esto siempre será un problema de Gobierno y de una organización estatal. Pero sí quiere decir que la Intendencia Militar debe hacer acto de presencia en todas esas organizaciones estatales; para exigir la preferente atención de las necesidades militares, para atemperar éstas a los recursos, para prever sus posibilidades y para imbuir, en fin, en ellas el espíritu castrense que les haga partícipes morales en las responsabilidades y en los éxitos.

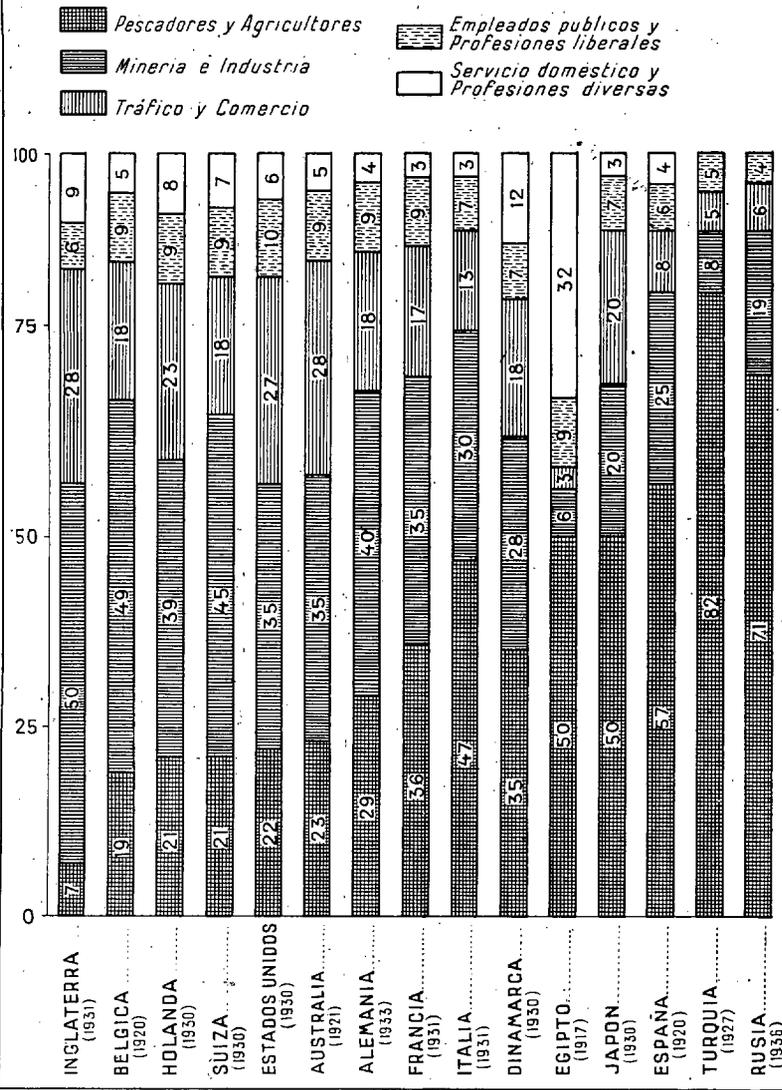
* * *

En el campo militar, dos fases íntimamente ligadas cabe distinguir en la preparación económica de la gue-

PRODUCTIVIDAD AGRICOLA DE LOS PAISES
 EN TANTOS POR CIENTO (AÑO 1935) CUADRO DE FISCHER



DISTRIBUCION DE PROFESIONES EN LAS PRINCIPALES NACIONES (LOS NUMEROS REPRESENTAN TANTOS POR CIENTO)



ra: la adaptación del esfuerzo militar a las posibilidades económicas y la movilización militar de recursos.

La determinación de las posibilidades económicas o potencial económico de la Nación para caso de guerra, tiene su base en una estadística minuciosa y acabada de todas las fuentes de recursos y en el conocimiento de las necesidades militares a satisfacer, deducidas de los planes de guerra y de las necesidades generales para el sostenimiento de la población civil. La comparación de ambos factores ha de darnos como resultante una limitación o adaptación a aquellos de los planes militares que la técnica haya concebido, pues a la Economía nacional no puede pedírsele un rendimiento superior a sus posibilidades, y es indispensable adoptar solamente soluciones prácticas que nos aseguren que ha de responder al esfuerzo que se

le pida, único medio de que ella no sea la causa de la derrota.

Pero los conocimientos que las estadísticas nos puedan aportar no serán suficientes para considerar estudiado este factor básico de la preparación económica; no bastará conocer dónde y cuántos recursos existen: es necesario estudiar el medio de que estas fuentes de producción nos rindan al máximo, bien por intensificación, bien por adaptación de otras fuentes menos esenciales a las necesidades de la guerra. El estudio de las medidas encaminadas a obtener el máximo rendimiento de las fuentes de recursos es lo que constituye la *Movilización Económica* en la parte que por ahora nos interesa, y cuyos resultados precisos son la base real para poder calcular la potencialidad económica de un país para caso de guerra.

Estas medidas, que pudiéramos llamar técnicas, encaminadas exclusivamente a la consecución de un rendimiento potencial, no son sólo las que han de constituir el estudio de la Movilización económica, pues hay que adoptar otras que pudiéramos llamar políticas, que contrarresten la crisis producida por el desequilibrio entre la producción y el consumo que la guerra trae consigo, porque el obrero convertido en soldado nada produce y sólo consume y destruye. Por otra parte, la crisis de los transportes, absorbidos en su mayoría por las necesidades militares, ocasiona una escasez de productos en el mercado, y con ello una elevación de precios, en lo cual influye no poco el Estado, como comprador de cantidades enormes y de necesidad urgente, y la presencia de los intermediarios, con sus maniobras de especulación y acaparamiento, acentúan el desequilibrio general.

Como síntesis de lo expuesto, podemos decir que la Movilización Económica persigue la intensificación de la producción y la regulación del comercio y del consumo, orientados hacia las necesidades de la guerra, tratando de atenuar al mismo tiempo las perturbaciones económicas que ésta trae consigo.

Las rápidas consideraciones que anteceden, nos hacen vislumbrar la existencia de complejos problemas de Gobierno, que afectan a la mayoría de los ramos de la Administración Pública, lo cual exige, dentro de los principios administrativos consagrados, la existencia de la unidad de mando y dirección, que no es otra cosa que la existencia de «un solo jefe y de un solo programa de acción para el conjunto de operaciones dirigidas al mismo fin».

¿Quién ha de asumir esta unidad de mando y qué organismo ha de ejercer esta unidad de dirección?

Los problemas económicos relacionados con la guerra interesaron poco a los economistas, hasta que la de 1914, con sus enormes proporciones, trajo consigo una verdadera subversión de principios. En España, donde hasta el presente los estudios económicos de nuestras Universidades son tan sólo complementarios en la carrera de leyes, se hizo un intento de Facultad Económica; pero lo cierto es que no puede decirse que contemos con un plantel abundante de especialistas en estudios económicos, y mucho menos que hayan extendido su radio de acción hacia los fenómenos económicos que en las modernas guerras se producen, porque son tan recientes y están influenciados por tan diversos y confusos factores, que difícilmente se puede deducir de ellos doctrinas economicomilitares de utilidad práctica.

En el Ejército, los especialistas en su administración, estudiando la historia económica de las campañas, pueden examinar los fenómenos, analizar sus causas y los factores militares que los determinan, así como también las posibilidades de adaptar a su propia organización las soluciones dadas en otras Naciones a problemas similares, extremo éste de gran importancia, ya que la utilidad inmediata que se persigue es la militar; sin que esto quiera decir que deba prescindirse de considerar la repercusión que en la economía general han de producir ciertas medidas, para cuya ponderación debe intervenir el asesoramiento del técnico civil; en definitiva: debe mediar la acción de conjunto, que sólo el Mando único puede conseguir.

Queda, pues, sentada la necesidad de que el organismo encargado de la dirección de la movilización sea preponderantemente militar, teniendo a su lado representantes, asesores técnicos de las diversas actividades económicas y de los diferentes ramos de la Administración Pública, que en la ejecución de la movilización han de intervenir. En España, la Junta de Defensa Nacional asume la alta dirección, la unidad de mando de cuantos asuntos se refieren a la coordinación de las actividades militares con las técnicas y económicas, disponiendo, como órgano de estudio, coordinación e información del Alto Estado Mayor, cuya misión en la parte que nos interesa es: «Someter a la

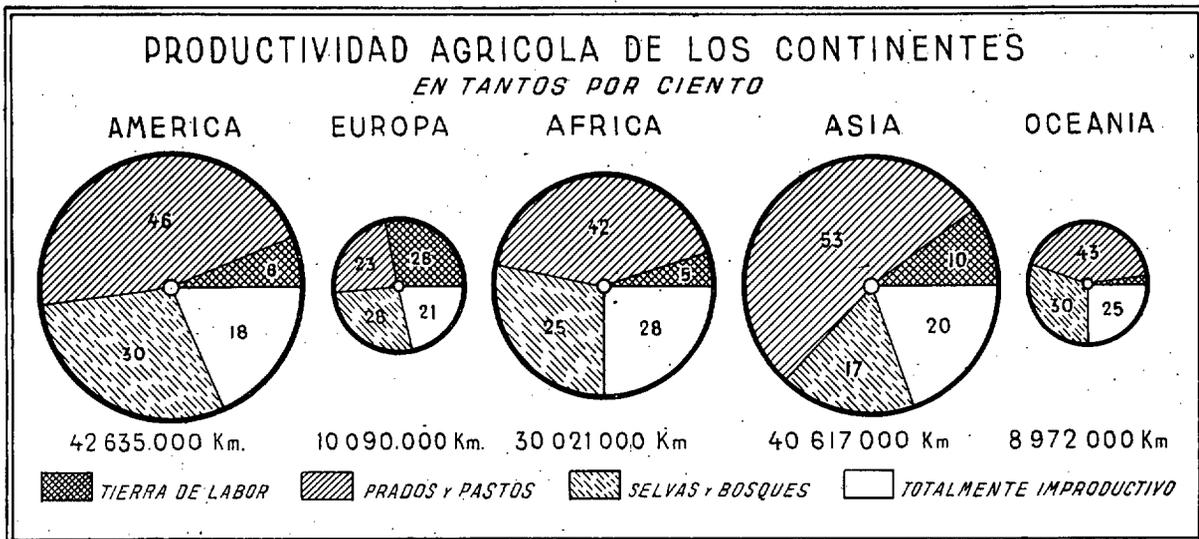
Autoridad (Junta de Defensa Nacional) estudios y propuestas para la ordenación de la totalidad de las energías nacionales en caso de guerra; de tal suerte, que ante ese evento queden aseguradas en la máxima medida, su evolución y su funcionamiento en régimen autárquico.»

¿Es éste el organismo que en España ha de tener a su cargo, no sólo la preparación económica de la Nación para caso de guerra, sino también la dirección de la Movilización Económica? Su reciente organización no nos permite vislumbrar sus orientaciones, y mucho menos el desarrollo de la misión económica que se le asigna; mas es de esperar que este organismo represente la voluntad que vaya definiendo los diversos problemas y distribuyendo su estudio entre los organismos que han de intervenir, hasta conseguir montar esa gran máquina, de la cual son piezas todas las actividades estatales, que no funcionarían sin un perfecto engranaje y sin el impulso central que las conduzca hacia el fin, que sólo el militar, el profesional de la guerra, por sentir el problema, puede impulsar.

¿Cuáles van a ser los órganos de ejecución de la movilización económica? Indudablemente, los diferentes Servicios del Estado, que con sus organismos extendidos por todo el territorio nacional han de constituir el esqueleto de la organización que la movilización económica exige; organismos, que para poder llevar a cabo su cometido durante la guerra, tendrán necesidad de una preparación en tiempo de paz. Aun habrá de estudiarse la ampliación de algunos y la creación de otros nuevos, utilizando la preparación comercial y el asesoramiento de agrupaciones particulares, de las cuales tendremos que servirnos en el momento en que la realidad exija su actuación.

* * *

Las necesidades a satisfacer durante la guerra pueden clasificarse en militares y nacionales, y las primeras a su vez en comunes, que siente el militar como hombre, y especiales, que exige como soldado. Estas necesidades pueden ser satisfechas con recursos de pro-



ducción nacional de uso común o que requieran una especialización industrial, o con recursos de procedencia exterior, mediante una adecuada organización comercial.

En aquellas necesidades figuran, en primer término, las de las fuerzas armadas, y, después, las de la población civil, en la cuantía y clase que las circunstancias aconsejen y permitan, y que, para la mejor atención del conjunto, el Mando económico crea conveniente reglamentar. Las correspondientes a los Ejércitos son fáciles de determinar; pero no así las que se hayan de atender de la población civil, existiendo como única solución la fijación de un racionado y facilitar a los Municipios el número de raciones que las necesidades militares permitan.

Interviniendo en la satisfacción de las necesidades los diferentes Servicios del Estado, afectando, por tanto, esta misión a los diversos Departamentos ministeriales; para organizar racionalmente la movilización económica del país, hemos de aplicar a ella los principios generales que como base de una perfecta administración están consagrados: mando único, unidad de dirección, división del trabajo, coordinación y control.

La unidad de mando, que ha de corresponder a la Junta de Defensa Nacional con su Alto Estado Mayor, persigue uno de sus fines más marcados, unificando la acción de los diferentes Departamentos, cuando cualquier asunto se salga de su radio de acción e interfiera el de otro. Los más sencillos problemas, sin esta unificación de acción, es difícil solucionarlos de un modo racional que beneficie el conjunto, pues cada Departamento tratará de resolver la parte que le corresponda con el menor esfuerzo, ya que carecen de una visión de conjunto, que sólo puede tener el Mando con el asesoramiento de su Alto Estado Mayor.

La unidad de dirección lleva consigo la centralización de ésta; pero no la centralización de funciones ejecutivas, que trae como consecuencia destruir la iniciativa y, algo peor, la interferencia de los múltiples organismos directores que habrán de crearse. La unidad de dirección ha de ejercerse por el jefe único, y manifestarse por grandes directrices que se irán concretando en órdenes a medida que se descienda en la escala jerárquica.

La división del trabajo viene impuesta por la diversidad de funciones a desarrollar y en evitación de que, al llevar a la práctica el programa de acción, se produzcan interferencias entre diversos Servicios que pudieran tener asignados un mismo cometido. A este efecto, hay que hacer una previa determinación de los recursos que corresponde movilizar a cada ministerio, asignándose a uno sólo cada misión, para que con sus organizaciones lleven a cabo, no sólo la obtención de recursos, sino también su distribución a los usuarios, usuarios que podrán ser a su vez otros ministerios distribuidores de los recursos movilizados, como primeras materias para conseguir productos que es necesario obtener y movilizar. Caso clásico lo tenemos en el carbón. Esta determinación corresponde al órgano que ejerce la unidad de mando y de dirección.

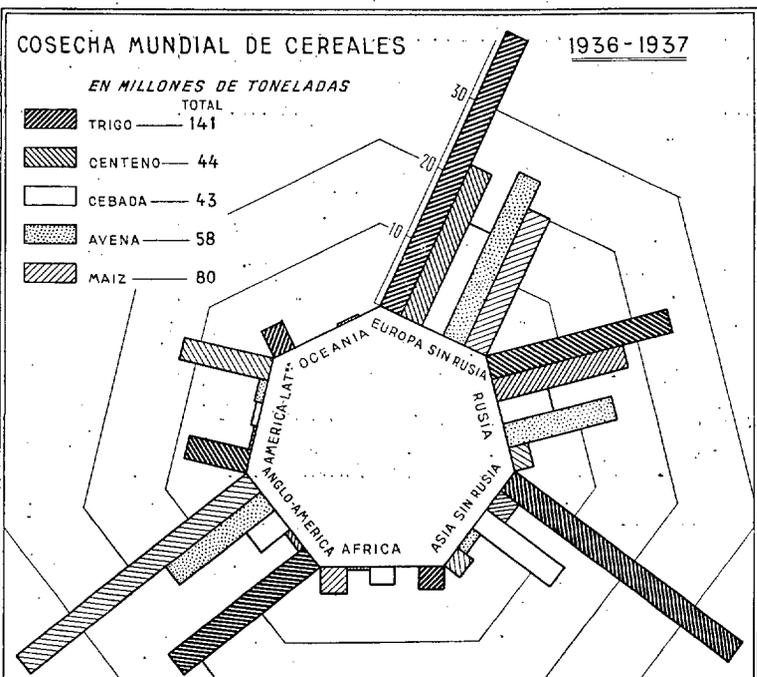
La coordinación de esfuerzo, ejercida por el mando superior o por legación en algunos casos, vendrá traducida en un análisis de las medidas propuestas o adoptadas para que todas se subordinen a un interés común. Pero para que esta coordinación sea eficaz y a ella cooperen los Servicios que se trata de armonizar, se precisa el mutuo conocimiento de la organización de aquellos que se relacionen, la de la misión general y particular que cada Servicio en ella toma, y, por último, una armonización del conjunto con las circunstancias en que hayan de realizarla, armonización que no debe dejar de ejercerse durante el transcurso de su desarrollo; es decir, manifestarse en coordinaciones laterales.

La organización del control en todos los escalones jerárquicos, es un instrumento necesario al jefe del mismo, que le permitirá asegurarse de que todo sucede como está previsto, debiendo carecer de personalidad y de facultades para detener o modificar la acción del escalón subordinado, limitándose a ejercer la inspección y dar cuenta de su resultado al jefe en cuyo nombre la ejerce. No debe confundirse la acción de control con la de fiscalización o intervención, que envuelve un concepto más limitado y que afecta tan sólo a la administración de los gastos, mientras que aquella se extiende a toda clase de actividades administrativas.

De organizarse el conjunto bajo estos principios, tendremos montada la máquina y dispuesta a funcionar; sólo nos faltará el programa de acción en relación con las actividades que hayamos de desarrollar, programa que abarcará todas las económicas. Así, pues, tendremos que estudiar: un plan financiero de la guerra, las movilizaciones agrícola e industrial, planes de importación y exportación, plan de transportes y, por último, tener previstas todas las consecuencias económicas derivadas del bloqueo enemigo y estudiado por nuestra parte la forma de bloquearlo económicamente, extremo éste cuya importancia la estamos viendo en la actual contienda, en que se puede decir que hasta ahora es la única arma que ha entrado en juego.

* * *

La Comisaría General de Abastecimientos y Transportes, organismo encargado de asegurar el abastecimiento nacional de artículos, que a su vez interesan a la Intendencia para la alimentación del soldado, con



Delegaciones provinciales y aun locales en aquellos puntos que su importancia lo requiera, es la llamada a poner a disposición del Ejército los recursos que precise. En su seno cuenta con una representación de la Intendencia, aunque sin carácter oficial, cuya importante misión en caso de guerra ha quedado expuesta al principio; pero no así en los órganos provinciales, cuya misión en relación con la movilización militar de recursos es fundamentalmente interesante.

Estudiemos esta segunda fase de la preparación económica de la guerra, en la cual, si bien se ha de servir la Intendencia de los órganos estatales, su acción es puramente militar, respondiendo, por tanto, a un plan militar de conjunto, a un plan de abastecimiento general del Ejército, correspondiente del plan de campaña y, por tanto, reservado, cuyo desarrollo ha de tenerse estudiado desde tiempo de paz por los órganos de ejecución.

Las medidas encaminadas a poner en ejecución un plan de abastecimiento, es lo que constituye la *Movilización militar de recursos*, en la que cabe distinguir dos fases: el primer abastecimiento de las tropas o constitución de repuestos y el reaprovisionamiento durante la guerra.

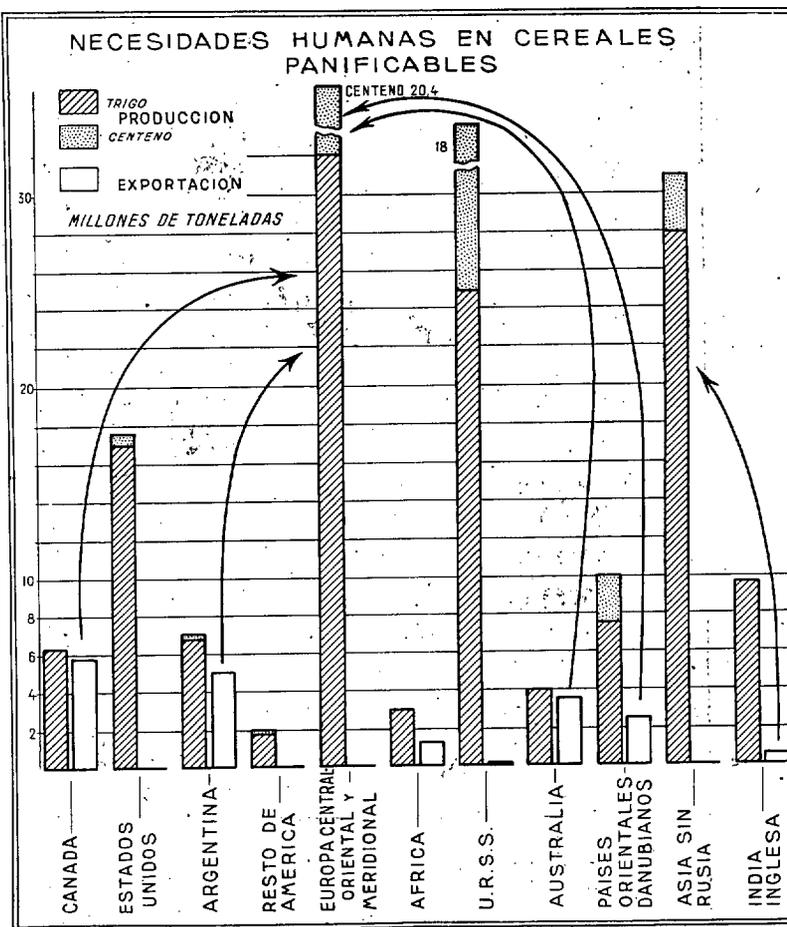
Al decretarse la movilización, una gran masa de hombres, repartidos por todo el territorio, es trasladada en pocos días a los puntos determinados en el plan de concentración, en el que debe estar previsto el medio de atender a su subsistencia. Los grandes repuestos que los grandes efectivos movilizados exigen, hacen suponer que aquéllos pueden estar sólo previstos para el Ejército de cobertura, por lo que será preciso que paralelamente al plan de movilización de hombres exista un plan de movilización de recursos, que afluyan a los puntos de concentración, que completen los repuestos, que nos aseguren, en fin, la puesta en marcha del abastecimiento cotidiano.

El plan general de abastecimiento, con el consiguiente plan de transportes, nos ha de marcar, por un lado, la cuantía de recursos que en determinados puntos hemos de poner a disposición de los diferentes Ejércitos, y por otro, los puntos de donde han de salir dichos recursos.

De aquí que se haga preciso conocer, de una manera indudable, la cantidad de artículos que podemos disponer en todo momento en los diferentes puntos de origen, cuya determinación no podremos hacer por las estadísticas de producción, pues las existencias disminuirán a medida que se aleje la fecha de la recolección. Para estos fines militares se precisan las estadísticas de *existencias mínimas* o un artificio similar, con cuyos datos podemos pedir a cada provincia lo que estamos seguros de encontrar, sin preocuparnos para nada de la fecha en que la movilización general se decreta.

En poder el Alto Estado Mayor de estas estadísticas de los «mínimos», podrá hacerse la distribución de recursos a pedir a cada provincia, y redactarse el correspondiente plan de transportes con sus calendarios de recepción y remesas, procediéndose en igual forma por las Delegaciones Provinciales de Abastecimiento y Transportes con respecto a sus Municipios, en presencia de la imposición que a su provincia le corresponde en el plan general de abastecimiento.

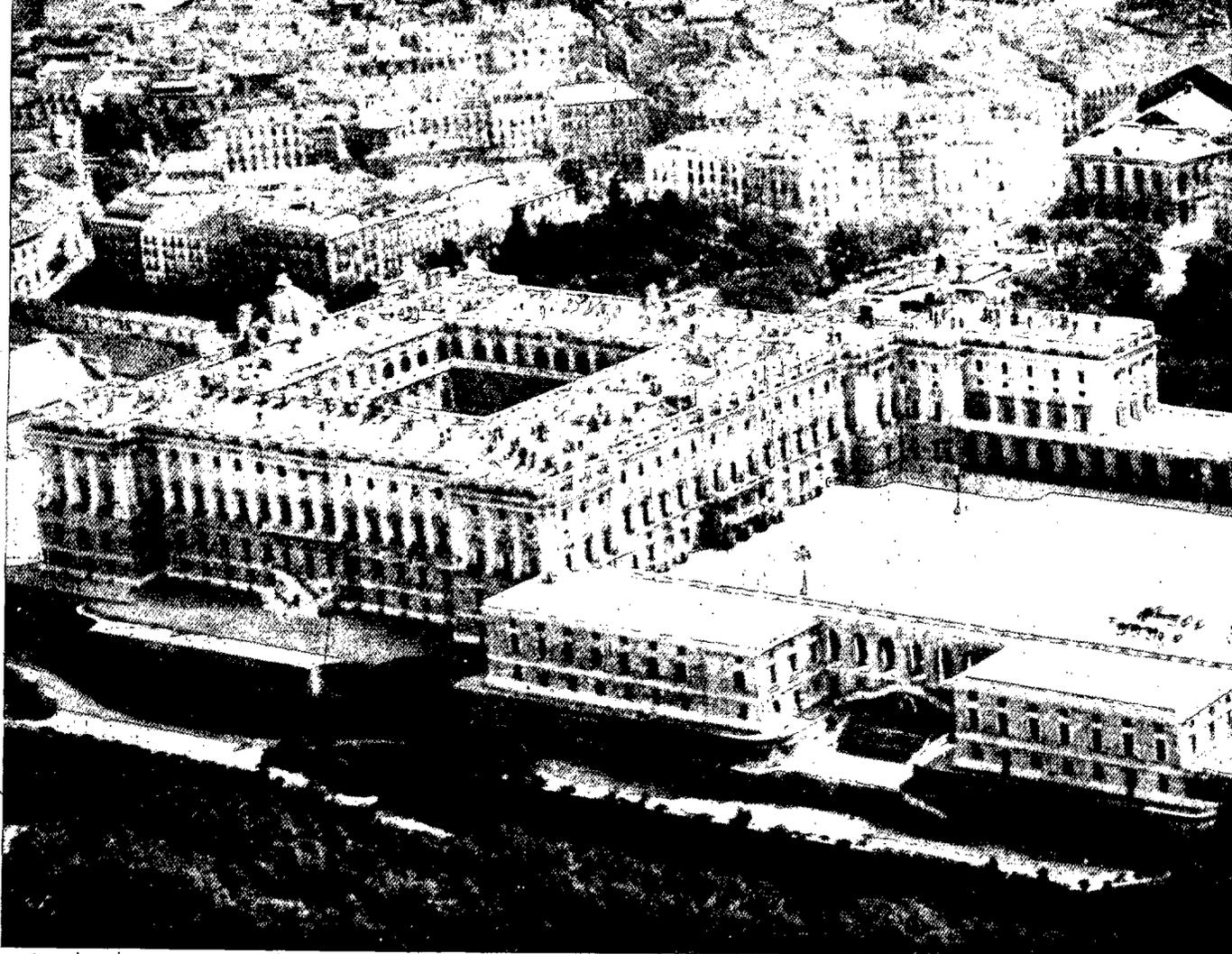
Cuantos detalles se deseen conocer sobre estos la-



boriosos trabajos de movilización militar de recursos procedentes de la agricultura, pueden encontrarse en obras profesionales, por lo que aquí sólo se quiere hacer resaltar la necesidad de que, así como para la visión del conjunto existe de hecho un jefe de Intendencia en la Comisaría General de Abastecimiento y Transportes, en sus Delegaciones provinciales deben nombrarse también otros, que han de ser los jefes administrativos de las provincias, responsables del cumplimiento de cuantas órdenes sobre abastecimiento del Ejército reciban.

Para el reaprovisionamiento durante la guerra, ha de servirnos la organización dada para la movilización militar de recursos, en presencia de planes mensuales de abastecimiento, redactados de acuerdo con la Comisaría General; pero ya no operando sobre la estadística de los mínimos, sino sobre partes de existencias, pues la producción habrá sido incautada en su totalidad, único medio de que en los difíciles momentos de una guerra pueda ser atendido el racionado del soldado y el de la población civil en la cuantía necesaria.

Para terminar este somero estudio de un problema de tan palpitante actualidad, quisiera permitirme hacer unas advertencias, apuntar un consejo, a los que han de intervenir en el estudio de los problemas de Intendencia, que nuestra guerra ha demostrado que deben ser abordados: Que no olviden sus características, ni las circunstancias que obligaron a dar ciertas soluciones, y piensen que, como Hernán Cortés, tuvimos que quemar las naves, fiando mucho a la suerte y otro mucho a la valía y a la iniciativa personal de nuestros competentes jefes, que luego degeneró en sistema.



... YA VIENE, AMOR, LA VIDA A MERECE

Ciudad Universitaria,

reducto de honor y de heroísmo

Teniente Coronel Habilitado
Antonio Marías de la Fuente,
de Infantería y del
servicio de E. M.

LLEGADA

En los primeros días de noviembre, las tropas de Africa llegaban a las puertas de Madrid. Glorioso camino, pero largo y duro.

Pacificación de Andalucía sublevada con vivos combates para ocupar casi todos los pueblos. Acción encarnizada en los Santos de Mai-

mona. Toma de Mérida. Asalto a las murallas de Badajoz. Combates sobre Los Navalmorales. Batallas de Talavera y Maqueda. Cambio de rumbo para socorrer al Alcázar toledano, con viva lucha. Hay que superar las fuertes reacciones enemigas en Illescas y los Torrejones. Ya la lucha alcanza los arrabales madrileños: Getafe, Carabanchales, Campamento...

una flecha al corazón



OR EL SONORO CAUCE DE LA GUERRA

(Poeta Ridruejo)

Pero toda esta epopeya no se realiza impunemente. Las magníficas tropas que en julio y agosto pasan el Estrecho, tras una marcha de 600 kilómetros sin dejar de combatir, han experimentado serias pérdidas; las comunicaciones son cada vez más largas, están más amenazadas y hay que dedicar a su conservación y vigilancia núcleos cada vez más considerables.

Por otra parte, las unidades milicianas van siendo cada vez más consistentes. La aviación rusa y los carros hacen acto de presencia a fines de octubre en masas considerables.

Son 5.000 hombres escasos, veteranos, duros, curtidos y magníficos, de las más bravas tropas del mundo, los que llegan a las márgenes del Manzanares. Pero son muy

pocos para meterse en el casco urbano de Madrid con resistencia dentro; su valor y su pericia poca ventaja les daría en una lucha callejera, donde la emboscada y la traición son acciones preponderantes. Menos todavía puede pretenderse con tan menguados núcleos de fuerza cortar las comunicaciones de Madrid con Andalucía Oriental y Levante, únicas regiones que pueden mantenerlas con la capital. Desde Valdemoro y Ciempozuelos hubiera habido necesidad de alcanzar la línea del Jarama primero, cruzar este río y, remontando el Henares, ocupar Alcalá, operación que hubiera exigido emplear núcleos de fuerzas de los que no se disponía ni remotamente, para llevarla a ejecución en aquellos momentos.

Para colmo de males, la milicianada roja

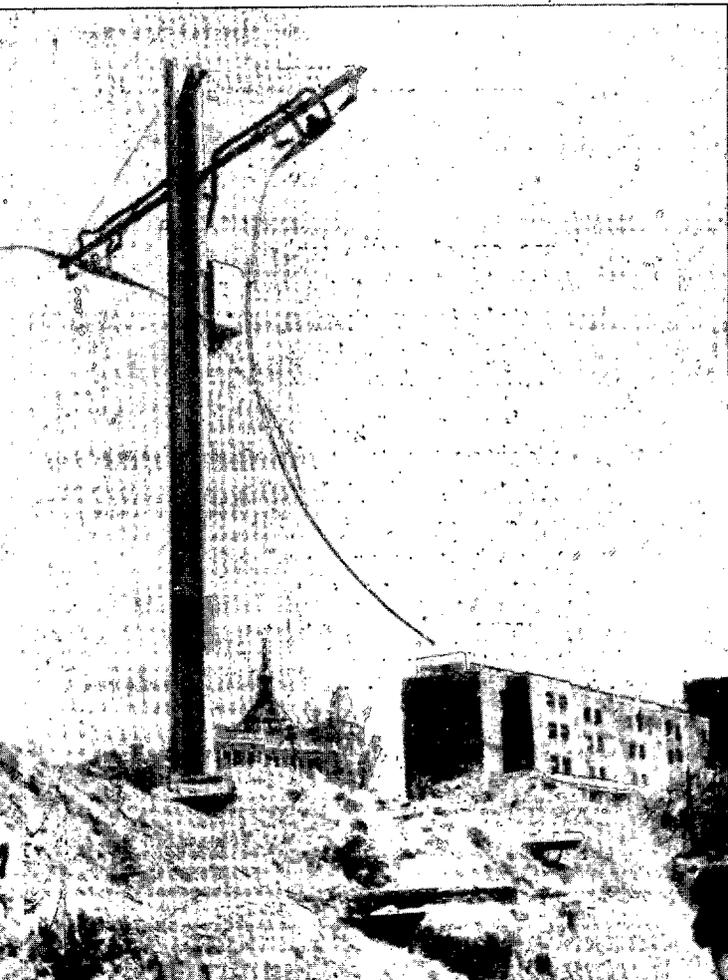
sube su moral al comprobar la llegada de las primeras brigadas internacionales. La ocupación de Madrid en aquellas circunstancias hay que hacerla a base de aniquilar la moral del enemigo con un golpe de audacia por medio de un ataque frontal. Este golpe de audacia lo constituye el paso del Manzanares y la ocupación de la Ciudad Universitaria.

ASALTO

El 15 de noviembre, nuestras tropas, teniendo como base de partida la Casa de Campo, inician la operación.

En las primeras horas de este día, las columnas de Asensio, Cabanillas, Delgado Serrano y Barrón vadean el Manzanares y se lanzan vigorosamente a la conquista de la Ciudad Universitaria, ocupando los edificios de las Escuelas de Arquitectura y de Agrónomos.

Al día siguiente, y tras combates inten-



tos, son ocupados la Residencia de Estudiantes, la Fundación Del Amo y la Casa de Velázquez, teniendo ya que vencer fuertes resistencias de las brigadas internacionales, que toman parte activa en la defensa.

El 17 de noviembre se amplía la ocupación de la Ciudad con el Asilo de Santa Cristina, Institutos Rubio y del Cáncer y Hospital Clínico. La resistencia que el enemigo opone es cada vez más encarnizada. Cada edificio cuesta un sangriento combate, especialmente el Hospital Clínico, en donde los legionarios de la 4.^a Bandera persiguen a los internacionales con granadas de mano de piso en piso del edificio.

Pero no sólo la lucha se limita a la defensa que los rojos hacen de las edificaciones. Percatándose de la brecha material y moral que se pretende abrir en Madrid, el enemigo reúne toda la masa de tropas de que dispone y la lanza contra nuestras fuerzas de la Ciudad Universitaria.

Simultáneamente evacua la población civil y fortifica febrilmente la Cárcel Modelo y el barrio de Argüelles, que son ocupados por tropas rojas con orden de defenderlos palmo a palmo y a toda costa.

El desequilibrio moral no tiene lugar, y no es posible continuar la cruenta lucha de ir ocupando Madrid casa por casa para convertirlo en un ingente montón de escombros.

LA SITUACION TACTICA

En vista de las circunstancias, el Mando ordena la suspensión del avance. La so-



lución definitiva de la guerra hay que buscarla en otra parte. El Gobierno rojo ha huído de Madrid con todos los servicios vitales de la Nación. Ya la toma de la capital no sería más que un episodio de la guerra, a la par que produciría la destrucción total de la ciudad.

La situación del frente de la Ciudad Universitaria es un caso excepcional que posiblemente no se habrá dado en ninguna guerra. Parece un baluarte que entra en cuña en el casco urbano de Madrid, formando al mismo tiempo una cabeza de puente en el Manzanares.

La forma de este baluarte fortificado tiene cierta semejanza con una cabeza de galgo (véase el gráfico), cuyo hocico fuera el Hospital Clínico y el cuello situado sobre el puente actual del Generalísimo en el Manzanares.

Englobaba el recinto de la Ciudad las edificaciones siguientes: Arquitectura, Palacete de la Moncloa, Casa de Velázquez, Agronomos, Clínico, Asilo de Santa Cristina, Instituto Rubio, Instituto de Higiene, Fundación Del Amo y Residencia de Estudiantes, aparte de otros edificios desaparecidos en el momento presente por la acción de minas enemigas.

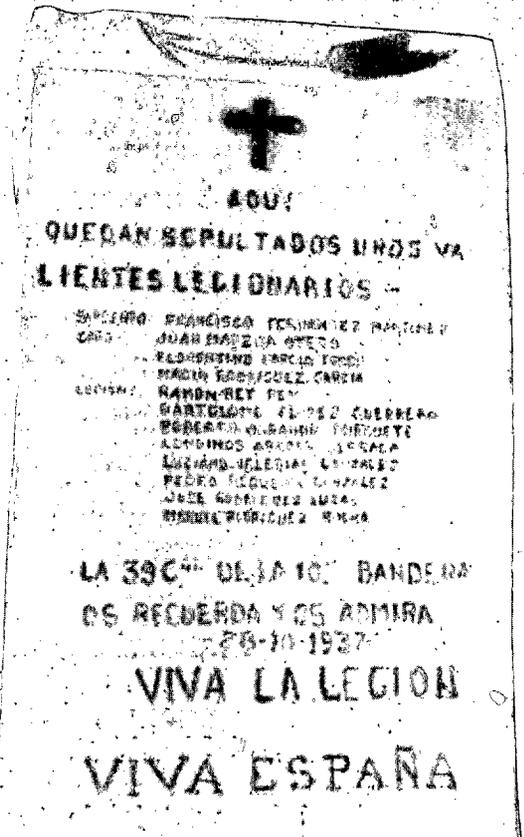
Los primeros días de la ocupación de la Ciudad pusieron a prueba la solidez y el heroísmo de las tropas ocupantes.

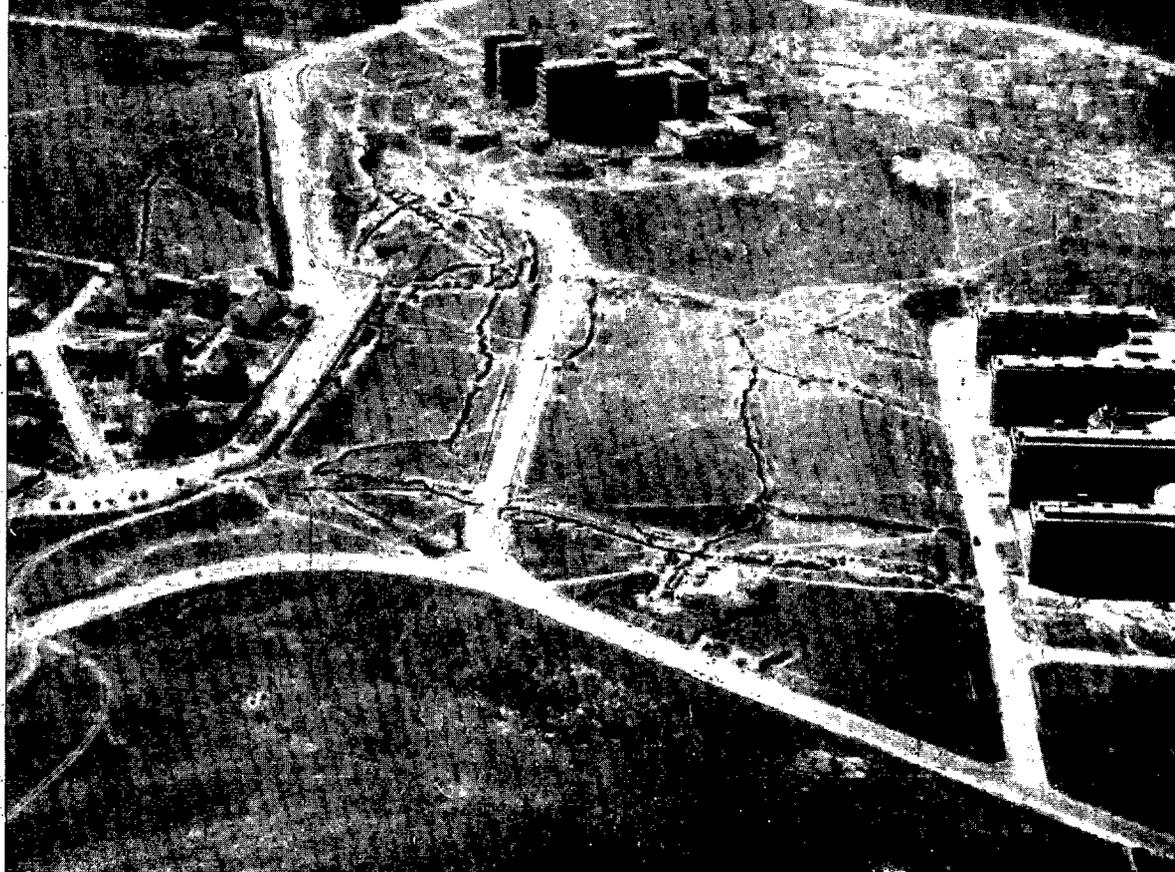
Unida la ciudad con la retaguardia por un estrecho cordón umbilical que pasaba por el puente de barcas tendido por nuestros pontoneros y loma de Garabitas, tenía que

aguantar las furiosas embestidas de los internacionales, cómodamente preparadas desde el interior de Madrid; los fuegos frontales de las baterías enemigas de la Dehesa de la Villa, Plaza de España, Palacio Real y Campo de las Vistillas, así como el fuego de flanco de la artillería instalada en la zona Cerro del Aguila-Cuesta de las Perdices.

La estrecha zona de la Ciudad Universitaria es regada diariamente con enorme cantidad de proyectiles de todos los calibres.

Un temporal de lluvias cruel azota a nuestra gente y hace difícilísimos los abastecimientos y evacuaciones. Hay que construir apresuradamente caminos cubiertos para preservar a los que van y vienen de los mortíferos efectos del fuego enemigo que se recibe de todas partes. Por ellos marchan trabajosamente los convoyes de mulos hasta la derecha del Manzanares. La cantidad de barro es tal, que más de un mulo queda durante la noche sepultado y es imposible extraerlo; más tarde había de salir el esqueleto al exca-





var la actual carretera que conduce hoy desde Arquitectura al Puente del Generalísimo.

Pero no puede pensarse en abandonar el baluarte. En nuestra guerra de liberación, el factor moral ha jugado muchas veces un papel preponderante, en detrimento de la situación táctica fríamente considerada, y éste es un caso típico.

Un batallón en Garabitas evitaría el peligroso saliente, nos ahorraría casi una docena de unidades embebidas en la defensa de la Ciudad y las preocupaciones y esfuerzos consiguientes en el caso de que el Mando diera orden a la guarnición de repliegarse a la derecha del Manzanares. Sin embargo, la espina clavada en el corazón del Madrid rojo debe permanecer intangible. Lo exige así el honor de las Armas, y hay, además, que evitar a toda costa la escandalera de propaganda y de barullo que los rojos armarían alrededor del acontecimiento. La Ciudad Universitaria, penacho altivo del Ejército de Franco, se mantendrá enhiesto hasta el 28 de marzo, dando frente, sin un desmayo, al Madrid comunista y martirizado.

La única ventaja de tan comprometida

situación es la imposibilidad en que se encuentra el enemigo para emplear en sus obstinados ataques la aviación y los carros.

La superficie de la cuña de la Ciudad es tan reducida, y los rojos se hallan tan pegados a nosotros, que un bombardeo de su aviación tantas probabilidades tendría de alcanzar nuestras líneas como las suyas; por otra parte, las edificaciones en nuestro poder constituyen en la Ciudad un enemigo mortal de los carros, condenados de antemano a la destrucción por la defensa de los edificios, con toda comodidad.

La ocupación en enero de 1937 de la Cuesta de las Perdices y el Cerro del Aguilada un respiro a los bravos defensores al verse preservados del fuego enemigo desde estas posiciones. El perfeccionamiento de la fortificación también hace que se rechacen con mayor facilidad los contraataques enemigos, que se empeñan con tesón en sacarse la espina que Madrid tiene clavada; pero bien pronto otro elemento de destrucción y muerte había de hacer su aparición para poner a prueba el temple indomable de los defensores del sagrado recinto.

GUERRA DE MINAS

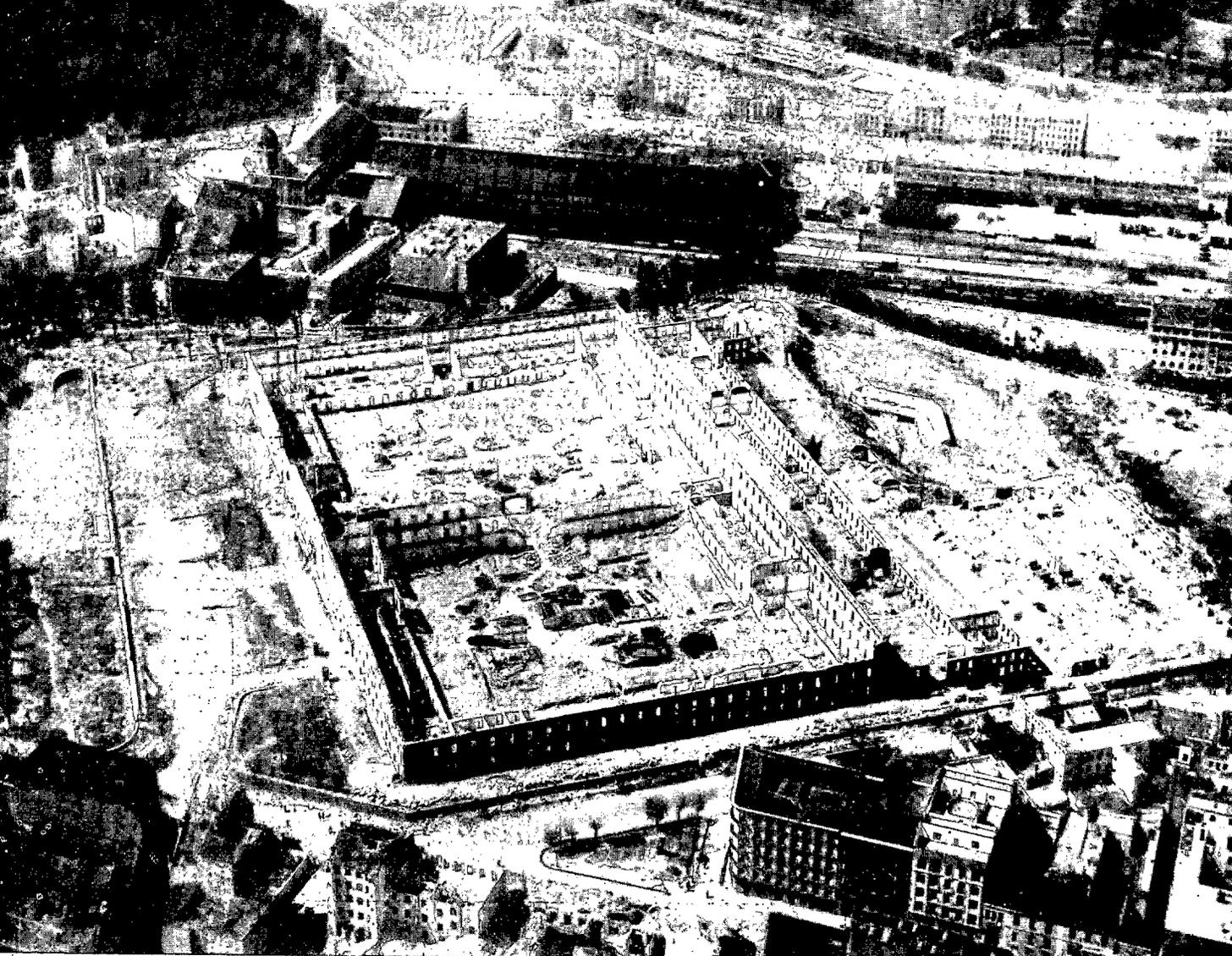
En vista de que con los ataques superficiales el enemigo no consigue ocupar un palmo de nuestras líneas, se decide a considerar la Ciudad como una plaza fuerte y a emplear contra ella la guerra de minas.

Los rojos se encontraban en condiciones de neta superioridad sobre nuestras fuerzas en la guerra de minas por las razones siguien-



*La Facultad
de Medicina*

*Vista aérea
de la Ciudad
Universitaria.*



El cuartel de la Montaña.

tes: disponían de una red de alcantarillado en su poder, que llegaba hasta nuestras líneas y que les era perfectamente conocida. Nuestra situación dominante en la Ciudad, ventajosa desde el punto de vista táctico, era desventajosa en la guerra de minas; en esta clase de guerra hay que procurar siempre ejecutar labores por debajo de las del enemigo para podérselas volar.

Disponían, además, los rojos, para sus trabajos, de electricidad al pie de obra, de todos los recursos en material de excavación que puede proporcionar una ciudad como Madrid y de gran cantidad de mano de obra especializada en trabajos de subsuelo.

Otra ventaja considerable fué para ellos anticiparse en el empleo de este medio de

combate. En la guerra de minas es más verdad que en parte alguna el aforismo que el que da primero da dos veces, o, como decía Quevedo: «Hay veces que vale más ser adelantado de un cachetè que de Castilla.»

Con estos antecedentes nadie podrá extrañarse que los primeros tiempos de la guerra de minas fueran desventajosos para nosotros y nos ocasionaran sensibles pérdidas.

Se inició por los rojos la guerra de minas en 11 de diciembre de 1936, y puede asegurarse que volaron cerca de noventa minas con carga superior a una tonelada, y más de veinte contraminas con carga inferior. En el mes de diciembre de 1938, los rojos baten el *record* en la guerra de minas.

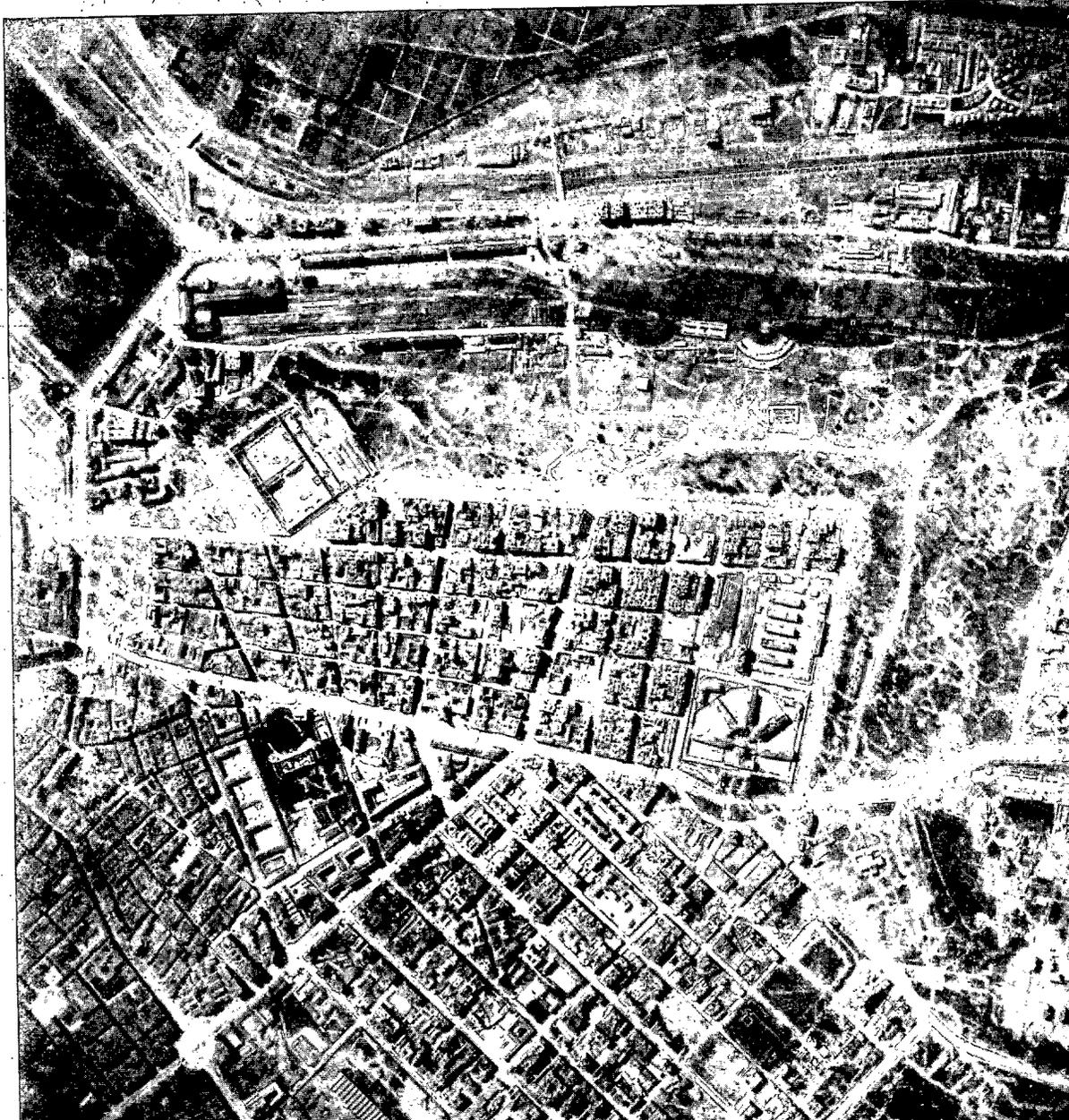
Hacen estallar una en la Fundación Del Amo de ¡22! toneladas de carga, produciendo un colosal embudo de 97 metros de diámetro entre ambas líneas, que rápidamente es ocupado por nuestras fuerzas. Puede calcularse que el enemigo no habrá empleado menos de 600 toneladas de explosivos en la guerra de minas de la Ciudad Universitaria. ¡Dos trenes de 30 vagones cada uno se hubieran podido cargar con las materias explosivas que el enemigo ha necesitado para sus voladuras!

Rindamos desde aquí un homenaje de admiración hacia nuestros minadores. Con inferioridad de medios, en situación desven-

tajosa con respecto al enemigo, únicamente a fuerza de abnegación, de pericia y de espíritu de sacrificio llegaron no sólo a contrarrestar los trabajos enemigos, sino que, al mediar el año de 1938, tomaron la ofensiva, produciendo grandes voladuras en las líneas rojas y obligando al enemigo a mantenerse a la defensiva.

Cuando visites, lector, la Ciudad Universitaria, puedes ver en la planta baja del Hospital Clínico un sencillo monumento que la décima Bandera de la Legión ha dedicado a diez legionarios que yacen bajo los escombros. ¡Cuántos monumentos análogos podrían elevarse bajo las ruinas y escom-

Vista aérea de la estación del Norte, cuartel de la Montaña, Cárcel Modelo, Parque del Oeste y barrio de Argüelles.





bros de la Ciudad Universitaria! La odiosa y traidora guerra de minas impuesta por los rojos puso a dura prueba el espíritu y la capacidad de resistencia de nuestras heroicas tropas. No hubo embudo de voladura que no fuera ocupado inmediatamente por nuestras fuerzas. En ocasiones, los hombres, medio atontados todavía por efecto de las tre-

mendas explosiones y surgiendo como fantasmas de los escombros, se lanzaban con granadas de mano a disputar siempre con éxito las ruinas y embudos a un enemigo superior en número, preparado de antemano y que no había sufrido los efectos de las explosiones.

LA VIDA EN LA CIUDAD

El edificio de Arquitectura constituía el cerebro y el corazón de la Ciudad. Puesto de Mando, Central de Transmisiones, hospitalillo con quirófano, depósito de municiones y de víveres; el grande y sombrío edificio concentraba los medios para satisfacer las necesidades todas de la guarnición.

Una ciudad de topos, en donde tenía pena de vida sacar la cabeza un palmo por encima de la superficie.

Únicamente la explanada de Arquitectura permitía elevarse los cuerpos de los defensores por encima del suelo. Allí se organizaban, en las tardes claras de sol, los «paseos mundanos», en donde ponían su nota pintoresca los «bakalitos» de los moros,



Tipo de fortificaciones del frente de Madrid.

local amplio, sencilla y graciosamente decorado, fué habilitado para tal fin. Lo servían unas cuantas muchachas de Frentes y Hospitales, capitaneadas por la inteligente y enérgica Pilar Careaga. El soldado encontró allí distracción cómoda y trato afectuoso. Los claros uniformes de las chicas ponían la única nota alegre y optimista en el ambiente hosco y duro de la Ciudad. Este equipo de muchachas, verdaderamente beneméritas, permaneció en la Ciudad Universitaria compartiendo las penalidades de la vida del soldado hasta el mismo día de la liberación de Madrid.

LOS ULTIMOS MOMENTOS

A partir de la revuelta comunista en Madrid, el número de desertores rojos aumentó enormemente en todo el frente. En la

Ciudad Universitaria, todo el mundo tiene la convicción de que el fin del Madrid rojo se aproxima.

La villa, durante tanto tiempo tan próxima y tan lejana, se aparece ya como una presa al alcance de la mano, que sirva de recompensa al heroísmo y tenacidad de los defensores de la Ciudad Universitaria.

Efectivamente: el 27 de marzo no sólo son ya milicianos; son hombres, mujeres y niños los que aparecen en nuestras líneas abrazando a nuestros soldados... y solicitando un mendrugo de pan.

Ese mismo día, el jefe del batallón que guarnecía el Clínico recibe emisarios de Prada, a la sazón jefe del Ejército rojo del Centro, solicitando condiciones para la entrega.

En la mañana del 28, una fiebre extraordinaria agita el baluarte del honor y del heroísmo; oleadas humanas de vecinos de



Entrada de la Ciudad Universitaria en la inmediación de la pasarela sobre el Manzanares.



Casa de Velázquez.

*Estatua ecuestre
de Velázquez.*

Madrid se precipitan en nuestras trincheras; de la retaguardia llegan también gran número de personas que, presintiendo el fin inmediato del Madrid rojo, acuden a la Ciudad Universitaria para ser los primeros en pisar su suelo:

El Mando del Ejército rojo del Centro hace su aparición a media mañana, entregándose incondicionalmente. Prada, García Viñals, Urzáiz, hasta una docena de personas, desfilan cabizbajos por nuestras trincheras y se cruzan con nuestros batallones, que formados y con las banderas al viento esperan nerviosamente la orden de romper la marcha hacia Madrid.

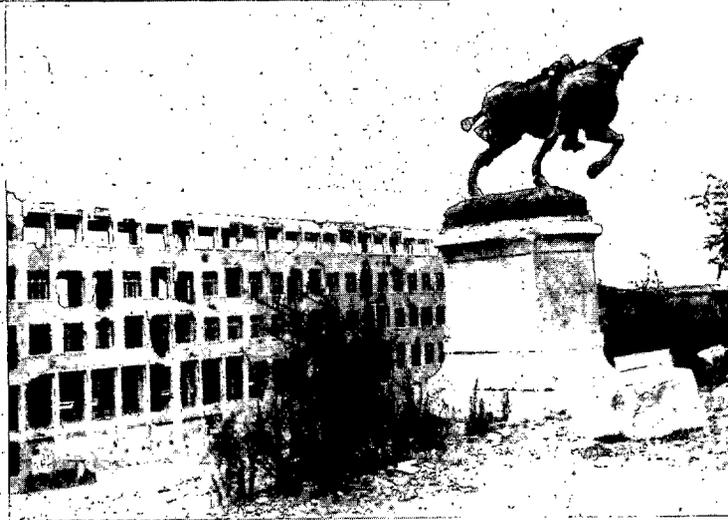
El Mando de la División, trasladado en las primeras horas del día a Arquitectura, transmite por minutos las impresiones que con rapidez cinematográfica va recibiendo.

¡Por fin!, hacia las tres de la tarde, se recibe la orden ansiada: ¡a Madrid!

La capital, hambrienta, mordida por la metralla, cochambrosa, emplea los pocos res-

tos de su energía en aclamar a los defensores de la Ciudad Universitaria.

Los sacrificios, los heroísmos, la constante amenaza de la muerte, todo es recompensado por aquellos momentos de gloria y de emoción, en los que la ocupación de Madrid marca el fin de la guerra sangrienta y larga, y el alba optimista y risueña del resurgir de España.



Ejército a sus colaboradores

Concurso de premios destinados a la colaboración

EJERCITO, en su deseo de estimular y mantener vivo el estudio de cuanto en el aspecto moral y material es propio de la profesión militar, instituye un sistema de premios a los trabajos que se le envíen, que se regirá por las siguientes bases:

A) Tomarán parte en este Concurso todos los trabajos que se reciban hasta el 1 de octubre próximo, y cuyos autores no hagan, al remitirlos, renuncia expresa del premio que pudiera corresponderles. Serán también excluidos de premio los trabajos del personal de Redacción de la Revista.

B) Para tomar parte en el Concurso será indispensable pertenecer a los cuadros de la Oficialidad del Ejército, en cualquiera de sus empleos, escalas y situaciones, incluso la de retirado.

C) Para la adjudicación de premios, los trabajos se clasificarán en las secciones siguientes a cada una de las cuales se asignan los premios que se indican:

- 1.^a Infantería, carros, máquinas de acompañamiento y Unidades de montaña. Un premio de 1.000 pesetas, dos de 750 y tres de 500.
- 2.^a Artillería. Un premio de 1.000, uno de 750 y dos de 500.
- 3.^a Caballería. Un premio de 1.000 y uno de 500.
- 4.^a Ingenieros. Un premio de 1.000, uno de 750 y uno de 500.
- 5.^a Servicios. Un premio de 1.000, dos de 750 y dos de 500.
- 6.^a Historia; Psicología, Filosofía y Moral militar; Gran táctica. Estudios de casos concretos de la guerra de liberación que no se refieran exclusivamente a un Arma o servicio. Industrias y Técnicas aplicadas. Un premio de 1.000 pesetas, uno de 750 y dos de 500.

D) Los trabajos enviados se podrán publicar en la Revista, antes de la adjudicación de los premios, mediante la remuneración de colaboración establecida, no menor de 200 pesetas, y que se descontará luego del premio. Los trabajos que no lo obtengan serán publicados, si lo merecen, en iguales condiciones. Los premios que se declaren desiertos se distribuirán en otros de menor cuantía a trabajos que lo merezcan, aun de otra sección.

E) Los trabajos, como norma general, no deberán exceder de 25 cuartillas a máquina, con dos espacios entre renglones. Las materias que pidan mayor espacio podrán presentarse en dos capítulos de análoga extensión, pero de exposición independiente, de modo que uno de ellos no sea continuación rigurosa del otro y puedan publicarse, sin perjuicio, con intervalo. Todos deberán enviarse firmados, con expresión del empleo y destino del autor.

F) Clasificará los trabajos por orden de méritos y propondrá a la Superioridad la adjudicación de premios, el personal de la Redacción de EJERCITO, juntamente con el que se sirva designar S. E. el Ministro del Ejército.

G) Aunque no es indispensable, conviene enviar ilustraciones o indicarlas, cuando los textos lo requieran. Los croquis, gráficos, diseños y esquemas que se acompañen, serán puestos en limpio, si lo precisan, por la Redacción, y en la adjudicación de premios se atenderá primordialmente al mérito de la exposición de la materia estudiada, aunque sin desdeñar el que por su parte puedan tener las ilustraciones que se acompañen.

Guerra en Europa



polaca, ha podido desde el principio hacerse dueña del aire y, como consecuencia, sumarse con toda libertad a las fuerzas terrestres. En su papel de cooperación, la aviación ha confirmado, previo el dominio del aire, su indiscutible poder. En Finlandia, durante las últimas semanas de la campaña, la aviación rusa ha intervenido en los combates con verdadera eficacia. En el frente del Rhin, de una y otra parte, la acción se limita a la observación del contrario y protección de las líneas propias. Y, por último, en las operaciones de Noruega, parece que los ataques en masa contra las unidades navales han tenido real importancia, llena de enseñanzas.

El empleo macizo de la aviación, la guerra aérea total utilizando el avión como arma resolutiva, no puede tener más que dos fines: 1.º, actuar sobre los objetivos militares de la retaguardia del ejército, para aislarlo de sus bases de aprovisionamiento y destruir éstas; y 2.º, operar sobre la población civil, tratándolo de aterrorizarla para que una destrucción suficiente de la moral imponga la terminación de la lucha.

Una pregunta que se ha formulado con frecuencia es por qué Alemania se ha abstenido hasta ahora de emplear todo el poder de su aviación contra los aliados. Una explicación de ello consistiría en admitir que Alemania ha juzgado inútil atacar, porque ya considera que ha alcanzado todos sus objetivos de guerra. Otra sería que ha preferido acrecentar sus fuerzas y perfeccionar sus equipos, reservando el empleo de su ejército del aire para operar en estrecha

ligazón con el de tierra, en una gran ofensiva general.

Es indudable que, tanto de una parte como de otra, los ejércitos aéreos, creados con la finalidad precisa de herir en los sitios adonde no alcanzan ni la Infantería ni la Artillería, dejarán un día la acción pasiva para convertirse en elementos determinantes de la suerte de la batalla, cual corresponde a la potencia de sus medios.

Una ojeada sobre las posibilidades de la aviación en esta probable acción futura, sólo puede basarse en cálculos cuyas cifras únicamente representan estimaciones generales o de conjunto muy erróneas. Lo que sí resulta de ellas son cifras elevadísimas de material,

LA GUERRA AEREA

La situación actual de los ejércitos beligerantes ofrece indudable similitud con la de 1914. En el teatro principal, la guerra tiene un marcado carácter de irresolución. ¿En qué medida podrá la guerra aérea atraer la decisión? Los diferentes frentes nos ofrecen variadas imágenes de la guerra aérea; pero, hasta ahora, *el gran ataque aéreo* es sólo una amenaza que cada beligerante cierne sobre el contrario.

En Polonia, la aviación alemana, aniquilando a la

en cuanto se trata de encomendar a la aviación una acción resolutiva.

Teóricamente, el peso en municiones que puede consumir un cañón es 500 veces su peso; en la práctica, esta cantidad es sobrepasada. Para arrojar bombas que representan 500 veces su peso, un avión debería efectuar de 1.500 a 2.000 vuelos. Durante los cuatro meses que puede utilizarse un avión de bombardeo, haciendo 200 vuelos, no puede arrojar más de 50 veces su peso en bombas. Así, pues, si en la batalla del Ebro entraron en línea 500 cañones, se habrían necesitado cinco mil aviones de bombardeo para arrojar sobre el campo igual masa de municiones. A ellos hay que añadir los cazas de protección; y suponiendo una batalla previa para el dominio del aire, se llega a cifras muy elevadas.

En un radio de 25 metros, una bomba de 100 kilos puede ser plenamente eficaz. Para destruir una población de 300 km.², por ejemplo, París, harían falta 15.000 toneladas. En general, la densidad de construcción en una población grande es débil; París sólo está edificada en un 35 % de la superficie, y en Londres, la cifra es del 25 % solamente. Contando los destrozos que un bombardeo origina, además, en las canalizaciones de agua, luz, gas y vías, el número de blancos no pasará del 35 % de bombas arrojadas. Durante la guerra de 1914-1918, el 60 % de las bombas arrojadas en Londres no hicieron daños, el 13 % causaron heridos y el 27 % hicieron muertos. A cada bomba arrojada en Londres le correspondió un porcentaje de bajas, entre muertos y heridos, de 1,05 personas.

La resistencia moral de una población, Madrid, por ejemplo, bajo la influencia de ataques macizos de aviación, renovados frecuentemente, es más grande de lo que generalmente se creía. No se sabe, ciertamente; cuál es el porcentaje de muertos que determina un pánico decisivo. Hay para suponer que un tanto por ciento razonable, por ejemplo, el 5 de la población, ha de haber sufrido daño físico, para que estable una crisis realmente seria. Por consiguiente, sobre una población de cuatro millones de habitantes habría que arrojar de 4.000 a 5.000 toneladas de bombas. El resultado podría cifrarse en 90.000 muertos y 110.000 heridos, 1.000 inmuebles radicalmente destruidos y de 4.000 a 5.000 dañados. Una población como París puede estar bien protegida por 750 piezas de la D. C. A. y un número cuádruple de ametralladoras. A razón de un avión abatido por cada 1.000 disparos de artillería, y una proporción parecida para las ame-

tralladoras, en un ataque de dos minutos serían abatidos de 200 a 400 aviones. No es improbable que la defensa activa organizada con 200 cazas derribe un centenar. Nuestra evaluación nos permite concluir que, para arrojar 4.000 toneladas de bombas sobre París, sería necesario enviar unos 3.000 aviones con dos toneladas cada uno.

Para aislar un ejército de sus bases, la aviación necesita atacar sus vías en los pasos y los nudos de comunicación.

La destrucción de un puente por la aviación, no se ha logrado nunca. No hay en ello nada de extraño: los destacamentos de Ingenieros, para destruir un gran puente necesitan dos días y una gran cantidad de explosivos. La precisión de tiro sobre un puente es mala. A 1.200 metros de altura, el número de blancos es sólo de 4 %, y el 1 para alturas de 5.000. Aunque el puente sea alcanzado, no siempre puede darse por destruido: con frecuencia, sólo está averiado, y la reparación es cuestión de horas.

La destrucción de un nudo de vía férrea importante reclama 250 toneladas de explosivos; la de una estación media, 50. Para un frente de 1.000 kms, donde puede haber hasta 50 puntos importantes y un centenar de puntos más secundarios, se puede admitir que la situación para un ejército está gravemente dañada cuando la mitad de su sistema viario sea destruido, para lo que harían falta unas 9.000 toneladas. Pero aquellos puntos están bien guardados: una parte sólo de los aviones alcanza sus objetivos, y si admitimos que sólo un tercio de las bombas haga blanco eficaz, será menester poner en juego de 12.000 a 13.000 aviones de bombardeo portadores de dos toneladas, para una destrucción eficaz de las vías férreas. Notemos que, una vez gravemente dañada la vía férrea, es reparable en pocos días; que el ataque, por consecuencia, debe recomenzar, y que para montar una acción eficaz constantemente reiterada, resulta necesario disponer de una cifra astronómica de aviones. En la guerra del 14, las tentativas no faltaron, y desde junio del 17 a noviembre del 18, los nudos de comunicación recibieron una media diaria de una tonelada.

Resulta así que la destrucción sistemática de objetivos fácilmente reparables no es conveniente, y vale más emplear el avión contra otros objetivos, aun bien protegidos y difíciles de destruir, pero cuya reparación lleva mucho tiempo, como las fábricas, por ejemplo, que son los verdaderos centros nerviosos de un ejército en operaciones.

EL BLOQUEO DE ALEMANIA

«El que es poderoso en el mar—decía el Canciller inglés Bacon—, no tiene que cargar con el peso de la guerra más que en la medida que le conviene.»

Inglaterra ha obrado con arreglo a este principio, cuya aplicación tenaz le ha dado el rango preeminente que ocupa entre los pueblos y ha ilustrado su brillante historia con las inmarcesibles hazañas de su flota.

La potencia naval es la que ha proporcionado a Inglaterra el dominio de una gran parte del mundo,

con esfuerzos, gastos y pérdidas de hombres relativamente escasos; hasta el punto de que muchas veces le ha bastado la *silenciosa coacción del poder marítimo* para preparar o decidir la victoria, sin disparar ni un cañonazo.

Inglaterra ha desarrollado siempre su acción diplomática y militar mediante la aplicación inexorable de los principios anteriores, y el bloqueo de sus adversarios ha sido siempre la base de su estrategia naval.

No el bloqueo geométrico del cerco estático, cuyas líneas traza y define el Derecho internacional, sino el bloqueo dinámico de las *rutas enemigas, perseguidas* y acosadas por todas las aguas, cualquiera que sea su punto de partida, tránsito y destino. Pero aunque Inglaterra, desde su apogeo marítimo, ha *constituido* sus guerras navalmente, y con el bloqueo como arma principal, ha buscado siempre el apoyo de potencias terrestres, financiando su colaboración con los recursos que le ha proporcionado la *supremacía marítima*.

A Inglaterra se la suele tachar de péfida por esta política. Pero ¿dónde está la perfidia? Su juego diplomático y guerrero, secularmente practicado, es bien claro, y ha sido millares de veces denunciado; si le da resultado, ¿por qué ha de renunciar a él? ¿Qué culpa tiene Inglaterra de que algunos pueblos que han sufrido repetidas humillaciones y trallazos del *afable orgullo* británico, carezcan de sentido político e histórico? ¿Es esto perfidia inglesa o estupidez ajena?

La situación inicial de la contienda actual ha sido completamente distinta de la de la Guerra Mundial. Alemania ha entrado en esta guerra con una Economía autárquica preparada por lo menos desde 1935, y *precisamente para hacer frente al bloqueo*.

Con las reservas acumuladas durante esta preparación autárquica es de suponer que, aun sin auxilios del exterior, Alemania podría sostener una larga contienda.

Algunos economistas aliados han señalado como sintoma de debilidad ya inicial de Alemania, el hecho del racionamiento con cartilla: "Las cartillas—han dicho—son para el fin de las guerras; pero no para el principio." Y precisamente lo que tal vez pueda alarmar a los enemigos de Alemania es que esta potencia haya empezado con cartillas, a pesar de sus grandes reservas; porque, ¿cuánto tendrá que durar el bloqueo para agotarla?

Además, la argolla que los aliados pretendían

forjar para asfixiar a los alemanes carece de apoyo geográfico, y Alemania tiende a constituir un *vasto continente económico* de circuitos comerciales, invulnerables contra el cerco.

Un factor digno de consideración es el de las posibilidades del auxilio ruso.

Es innegable que la *riqueza potencial* de Rusia es incalculable y ofrece al Reich perspectivas de suministro inextinguible en casi todas las primeras materias; mas la medida en que puede realizarse dicho suministro de un modo inmediato es una incógnita.

En el Acuerdo germano-ruso, se han previsto cambios por valor de 180-200 millones de marcos, escalonados en un período de dos años; pero se duda de si el rendimiento industrial y los transportes de Rusia permitirán la eficacia inmediata de este acuerdo.

Para facilitar el tráfico comercial entre Rusia y Alemania trabajan actualmente de acuerdo, en Berlín y Moscú, comisiones de técnicos, de cuya cooperación se esperan resultados apreciables y próximos.

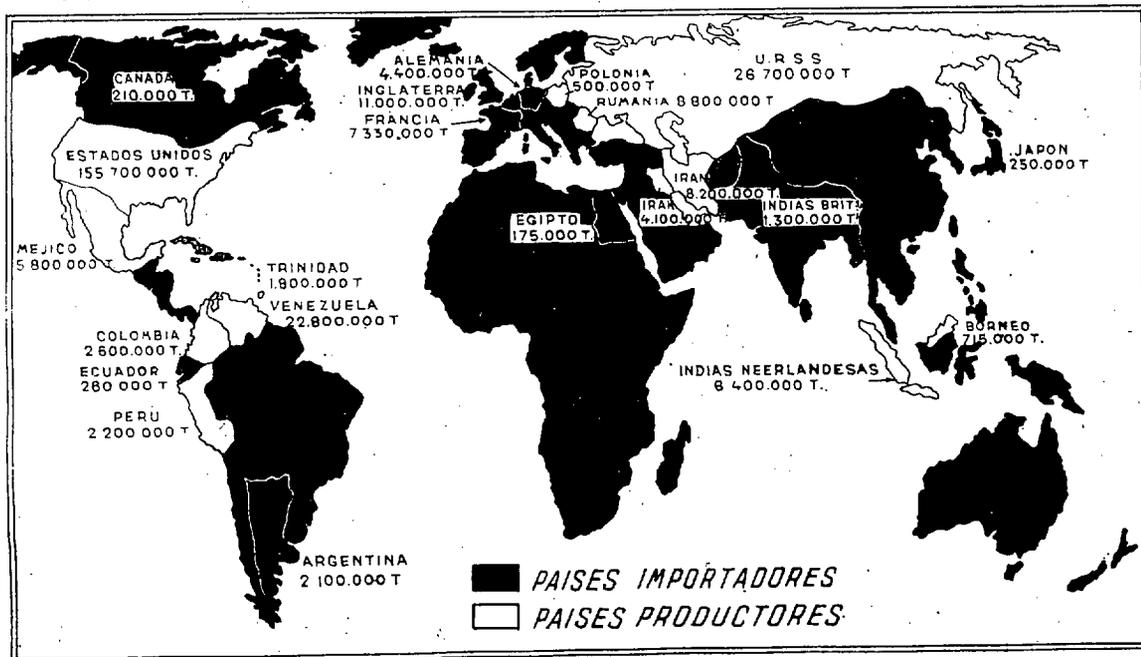
De todos modos, aunque la ayuda económica de Rusia no llegue a ser considerable, será sensiblemente beneficiosa para la Economía del Reich; y, sobre todo, de ser Rusia enemiga, como en 1914—en que no sólo no suministraba mercancías, sino que era un eslabón del cerco y un factor de desgaste inmenso de fuerzas, por la lucha militar—, a ser amiga, hay una distancia inmensa.

La actitud de Rusia influye política y económicamente en los Balcanes; de modo que el cerco por estos países no sólo no existe, sino que los convierte en factores del tráfico alemán.

Italia tampoco bloquea ni desgasta militarmente a Alemania, como en 1914, sino que con su política de energía y digna neutralidad coopera al sostenimiento de la Economía alemana.

Según el periódico "La Stampa" del 31-4-1940, los servicios de transportes del Reich y de Italia han conseguido organizar el tráfico entre ambos países por las vías alpinas con tal perfección, que a partir del

MAPA DE LOS PRINCIPALES PAISES PRODUCTORES DE PETROLEO Y DE LOS IMPORTADORES (1936)



1 de abril podrá pasar un vagón de carbón alemán a Italia cada cuarenta segundos.

El tráfico del petróleo

La influencia que el bloqueo y la actitud de Italia y Rusia pueden ejercer sobre la circulación mundial del petróleo, puede apreciarse por la situación de los yacimientos y el curso de las vías comerciales de este combustible, trascendental para la Economía militar.

El croquis que se acompaña, tomado de *La Science et la Vie* —junio, 1938—, indica gráficamente la estructura económica de la producción y distribución del petróleo, del que Inglaterra es un importador considerable.

El abastecimiento de Inglaterra requiere la entrada diaria en sus puertos de tres barcos-cisternas de 10.000 toneladas cada uno. Anualmente recibía siete millones de toneladas de América, dos millones de Rusia, Rumania y el Irak, y dos millones de Borneo y de Persia.

El Mediterráneo es una vía importante para Inglaterra, en la lucha por el petróleo, y sus vías se hallan controladas por muchos Estados, algunos de gran importancia militar. Hay que advertir, además, que las líneas tubulares del Irak atraviesan centenares de kilómetros por regiones desérticas, en que las destrucciones son muy fáciles.

Constitución actual de la guerra económica

Carente el cerco del bloqueo de los pilares de Rusia e Italia, y del apoyo de los núcleos septentrional y meridional de Escandinavia y los Balcanes, su eficacia, que es el arma principal en que los aliados fundamentaban la esperanza del triunfo, carece de base. Así lo reconocen incluso algunos adversarios de Alemania.

Frente a la Economía aliada, que era de constitución liberal y ha tenido que *improvisar* la estructura de guerra, se encuentra la Economía alemana y, a la expectativa, la italiana, preparada ya desde hace años con estructura de base autárquica para la guerra económica.

La guerra está, pues, constituida de modo completamente distinto al del 1914. En la Guerra Mundial, el cerco de las potencias centrales era completo; la Economía alemana estaba preparada sólo para una guerra que la mayoría juzgaba que sería de corta duración, y la propaganda aliada logró envolver a Alemania en un ambiente de hostilidad moral casi general.

Hoy Alemania dispone de grandes reservas acumuladas, y desde hace varios años —por lo menos desde el año 1935—, con el Plan cuatrienal, ha ido organizando la Economía de guerra precisamente con vistas a la lucha que suponía que había de estallar. Disponía, pues, al comenzar la guerra, de un potencial económico-militar enorme, potencial que no sólo no ha sufrido desgaste en los meses de guerra transcurridos, sino que probablemente se habrá robustecido con la conquista de Polonia y con la intensificación de todas sus actividades, movilizadas por la organización y el mando único de una Economía militar dirigida.

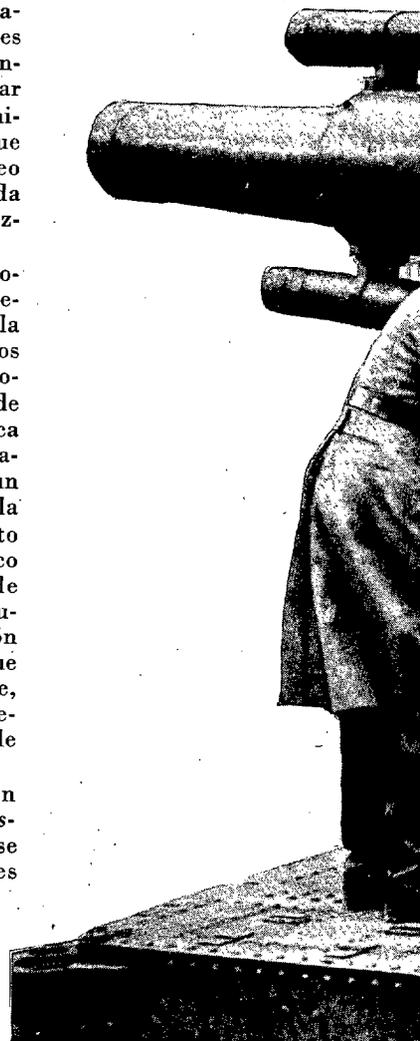
Debe advertirse que, en esta guerra, Alemania no ha sufrido hasta ahora el desgaste de personal y material que en la Guerra Mundial le ocasionaba su gigantesca lucha militar en los frentes oriental y occidental, con ejércitos de millones de hombres.

Para dar una idea de este desgaste basta consultar algunas cifras de las que Ludendorf expone en su obra *Urkunden der Obersten Heeresleitung* (pág. 171). Hoy las circunstancias son distintas: el bloqueo no es efectivo, los centros industriales se hallan intactos y protegidos hasta ahora por las fuerzas armadas, y la Economía, con estructura de guerra preparada por el Plan cuatrienal, no sólo no ha sufrido el desgaste de la guerra impuesta, como en 1914, por la lucha de millones de hombres, sino que, como es lógico suponer, habrá podido dedicar todos sus recursos, y seguirá dedicándolos, a completar su movilización.

Cierto es que tampoco los aliados sufren desgaste específicamente militar; pero la pérdida continua del tonelaje marítimo es una hemorragia que, si continúa, tiene que ser gravísima para la Economía liberal de países cuya subsistencia depende en gran parte de importaciones voluminosas de ultramar. Los riesgos y la sangría de oro que esto supone pueden extenuar a los Estados que lo sufren más que las pérdidas de un ciclo de grandes batallas militares. Y, sobre todo, si la finalidad que persiguen los aliados, según han declarado paladinamente, es la ruina económica del adversario, y esa aspiración no tiene probabilidad de éxito antes del propio agotamiento, habrá que pensar que su política militar es falsa y que la guerra de bloqueo está mal constituida sobre una base deleznable.

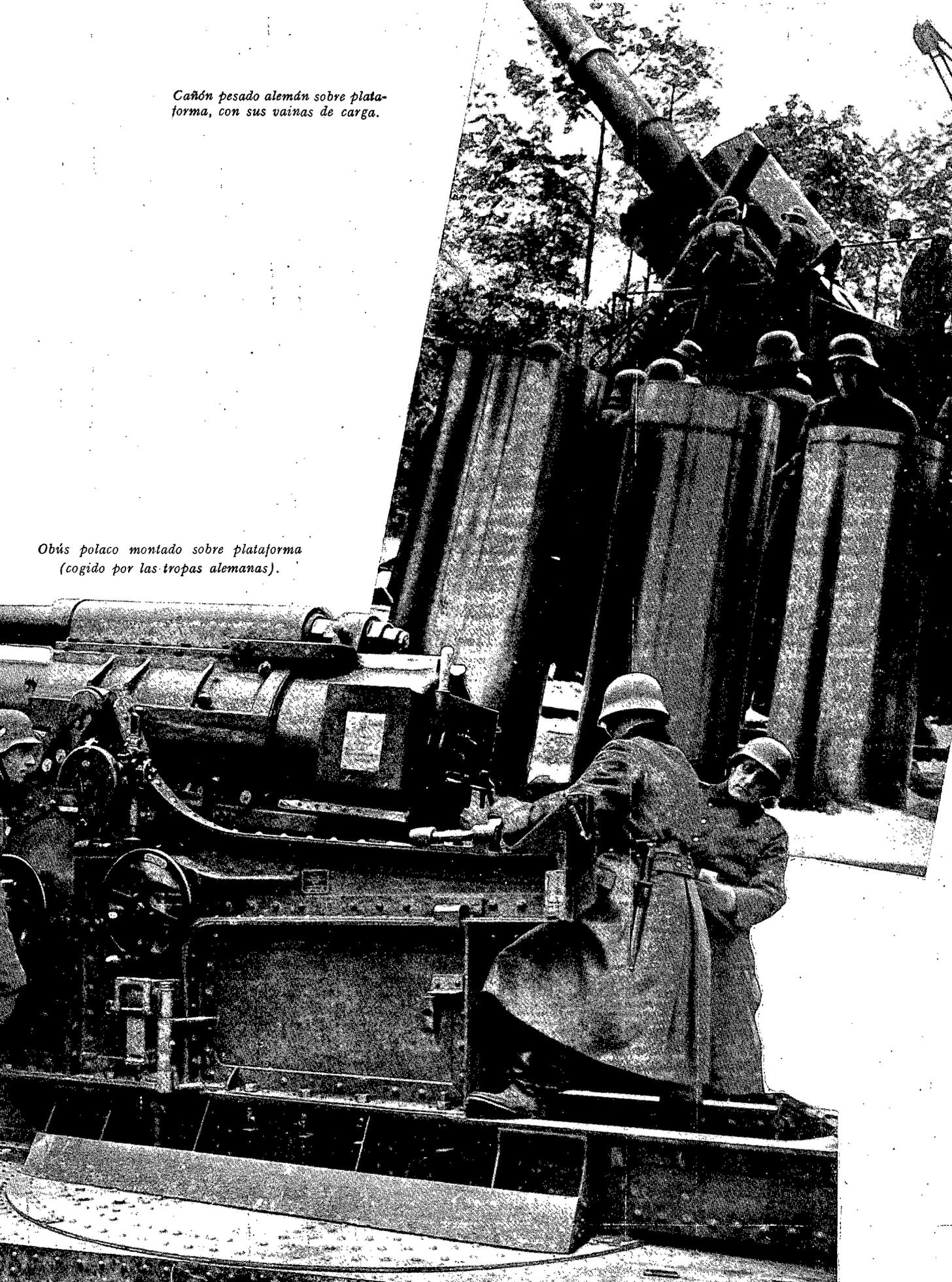
Puede uno equivocarse; pero, al parecer, Alemania se halla en el caso que los empiristas de la Economía de guerra y de la guerra económica distinguen como característico de un Estado: en que la curva de su robusto potencial económico tiene una rama de rápido ascenso, durante la movilización y la guerra, y en que la rama descendente, aun no iniciada, seguiría un curso de desgaste lento.

Los Estados, en este caso, *pueden esperar*, mientras no se presenten factores imprevistos.



Cañón pesado alemán sobre plataforma, con sus vainas de carga.

Obús polaco montado sobre plataforma (cogido por las tropas alemanas).



E L F A C T O R I T A L I A

Italia, por su posición geográfica y estratégica en el Mediterráneo, separada sólo por el Estrecho de Sicilia, del Africa, y por su situación actual en los Balcanes, ocupa un puesto tan preeminente en aquel mar, que, sin ella, y mucho menos contra ella, no se puede pensar en una acción seria sobre los Balcanes, cuyas comunicaciones con Francia e Inglaterra estarían siempre pendientes de un gesto de Italia. Por eso, al empezar la guerra actual, Italia, con un sentido pleno de la realidad de su misión, se declaró "no beligerante", haciendo la diferenciación entre lo que pudiéramos llamar forma pasiva de la neutralidad, y la activa de la "no beligerancia", que se prepara, organiza y, dispuesta a todo evento, extiende el radio de acción militar a todos los órganos del país, desenvuelve su actividad, armoniza todas las voluntades y excita su potencia militar de tal forma, que, dispuesta a entrar en acción en horas más que en días, es temida, respetada y cortejada cariñosamente.

Cuando, en 1938, un artículo de *La Rasegna Militare* dió la cifra de 9.800.000 hombres como capaces de ser movilizados por Italia (y esto sin contar la posibilidad de aumento de este número con los dos millones y medio, posibles, que podría sacar de sus colonias), causó verdadero asombro en todos aquellos que, considerando ligeramente a Italia, no habían parado mientes en la potencialidad militar que significaba el resurgimiento de este pueblo.

Sin embargo, ya en la guerra pasada había movido Italia 26 clases con 6.410.000 hombres, y la industria había hecho esfuerzos tan impresionantes como conseguir terminar la Guerra Europea, empezada, en lo que se refiere a aviación, con 60 aparatos y cuatro dirigibles para el ejército, con 1.500 aviones y 20 dirigibles, y haber llegado a construir hasta 25.000 motores de aviación, lo que hacía ver la capacidad industrial de que era capaz cuando un Gobierno apto la rigiese.

La fuerza militar actual de esta nación, debido al impulso formidable dado personalmente por el Duce, es tan grande, que independientemente de las cifras que ya indicamos de hombres movilizables, está la del material de toda clase que coopera con éstos a formar un ejército; y si del ejército de tierra pasamos a cualesquiera otras de las ramas de la defensa, la Marina, por ejemplo, vemos que en 1939 consta de cuatro acorazados de 35.000 toneladas y cuatro de más de 23.000; de ocho cruceros grandes, de nueve a 10.000 toneladas, y 26 pequeños, que oscilan entre las 3.200 y 7.800; 70 torpederos y, por último, de algo muy interesante: 105 submarinos, que la ponen a la cabeza de las naciones europeas, incluso Inglaterra, y cuya instrucción (ya que no sólo la cantidad debe tenerse en cuenta), se puso de manifiesto en la revista naval de Nápoles en honor del Führer, en la que 80 de estas unidades maniobraron de una manera impecable.

Independientemente de la flota aérea existen embarcados en los acorazados y algunos cruceros, 78 hidros, que colaborarán con aquella y con el barco portaaviones "Miraglia".

La aviación fué arma preferida por el Duce desde

el principio de su gobierno, y aquellos deseos que manifestara en un discurso famoso augurando un porvenir en que las alas de las aeronaves italianas oscurecerían el cielo, no fué meramente un recurso oratorio, sino una realidad que iba a poner en marcha con todo el vigor de su dinámica potencia. Aunque es punto menos que imposible deducir cifras (que se mantienen cuidadosamente reservadas) sobre el número de pilotos de aviones capaces de ser utilizados en un momento dado, puede asegurarse que el número de pilotos con que en 1939 contaba la aviación italiana superaba a los 10.000, y, según informes, no tendrían dificultad ninguna en proporcionarse, caso de necesidad, otros 10.000, cosa que no puede extrañarnos, ya que eran cerca de 2.000 los que anualmente y en tiempo normal salían de la Escuela para ser empleados en activo, sin descuidar por eso la instrucción de la masa principal de los pilotos en reserva, por la obligación que a éstos les estaba impuesta de practicar un número anual de horas de vuelo encuadrados en una sección de la R. U. N. A., o por la ejecución de una serie de ejercicios bélicos de distintos géneros.

Por si esto fuese poco, unas asociaciones aeronáuticas recogen a los muchachos de la juventud italiana con aficiones aéreas, así como a los de oficios relacionados con la aviación, y les orientan y enseñan, facilitándolos, al mismo tiempo que el acceso a la industria aérea, su formación como pilotos. Datos semioficiales indican la cifra de 120.000 de estos individuos, como pasados el año 1939 por estas asociaciones. En cuanto al material, su número, mantenido rigurosamente secreto, nos hace sospechar sea aproximadamente el de la mitad de sus pilotos; y respecto a su construcción, el Plan autárquico actual ha conseguido que, en tanto hace algunos años se importaba el 30 % del material necesario para la misma, hoy no llega al 5 %; los aceros italianos elaborados en hornos eléctricos, quizá los primeros del mundo, no tienen que envidiar a los extranjeros, y los abetos de sus bosques han sustituido al chopo canadiense, que como madera ligera se empleaba para la construcción de los fuselajes.

Pero al lado de esa formidable potencia geográfica y militar, tiene Italia una tragedia económica difícil, si no imposible, de solucionar: le falta carbón, hierro y petróleo, y esta falta de materias primas en una industria tan floreciente como la de Italia, puede ser un día la determinante, como ya lo fuera en época pasada, de resoluciones políticas, incluso contrarias a sus sentimientos internos.

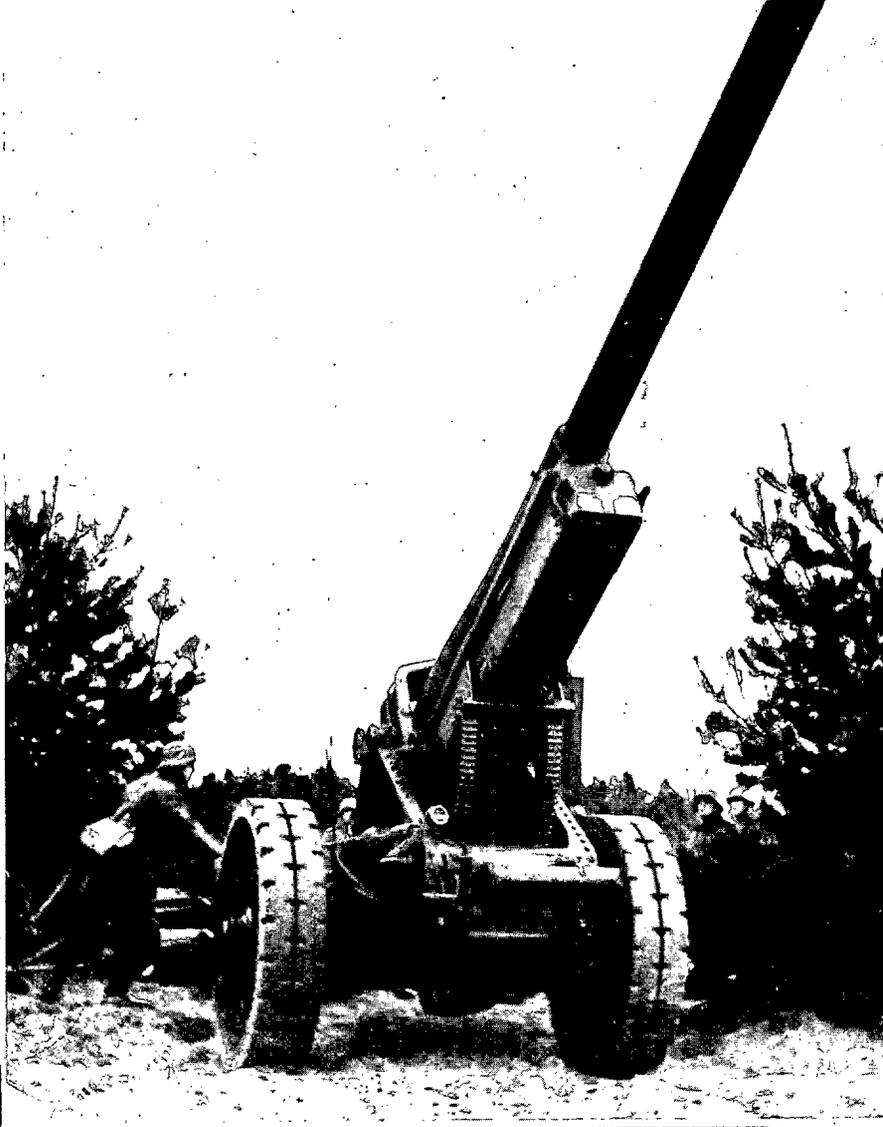
La visión clara y certera de su Jefe de Gobierno vió esta posibilidad, y unos planes autárquicos, cada vez más intensos y extensos tienden a suplir estas deficiencias en lo posible; pero como el desarrollo de la industria lleva consigo la exigencia de un mayor combustible indispensable para aquella, se forma un círculo vicioso sin una fácil solución de continuidad.

Si tomamos como ejemplo la industria del automóvil (tan íntimamente ligada a las exigencias militares), vemos cómo pasó de 23.924 vehículos, en 1914, a 695.535, en 1940 (comprendidas 200.000 motociclos).

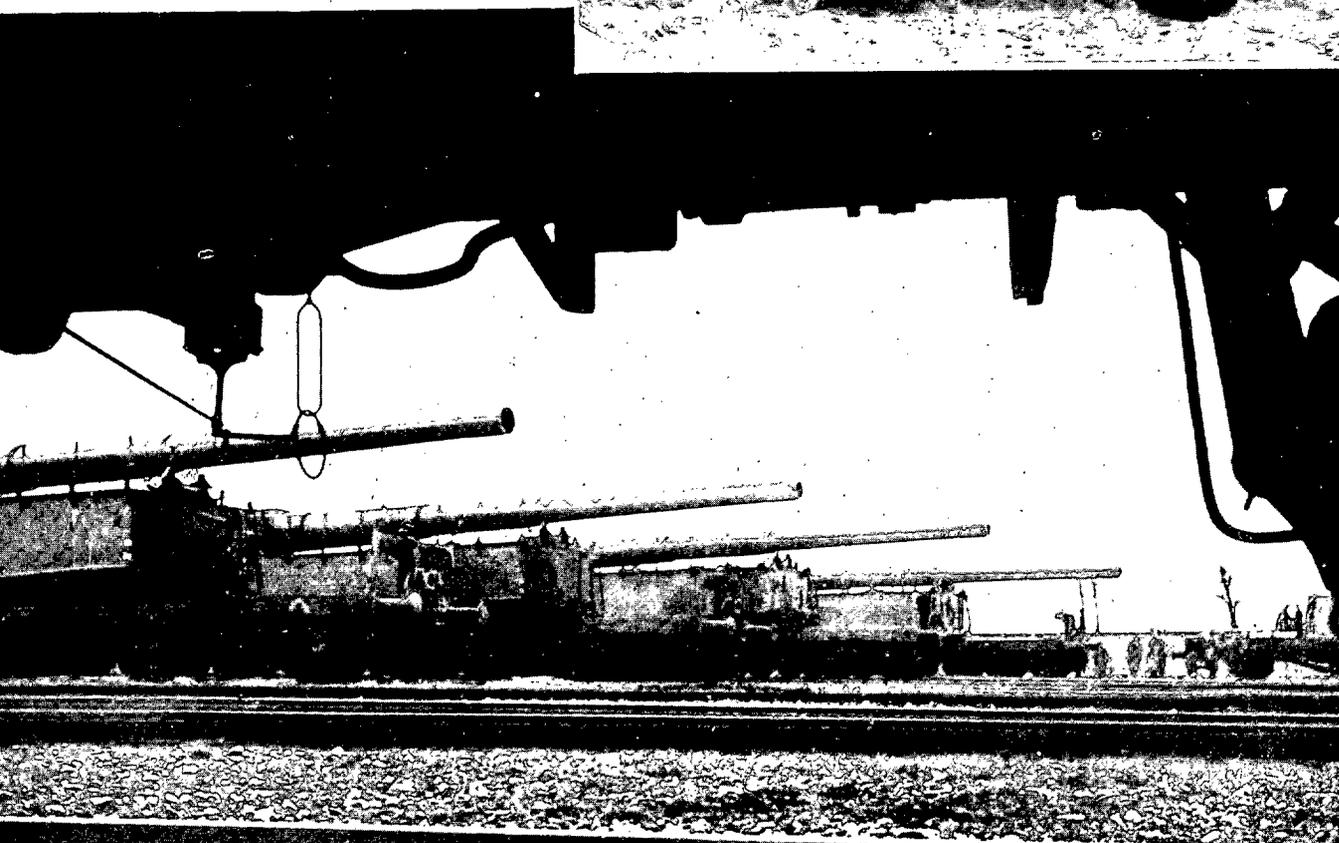
Artillería pesada de campaña

De la contienda actual

*Cañón pesado alemán sobre
ajuste de campaña.*

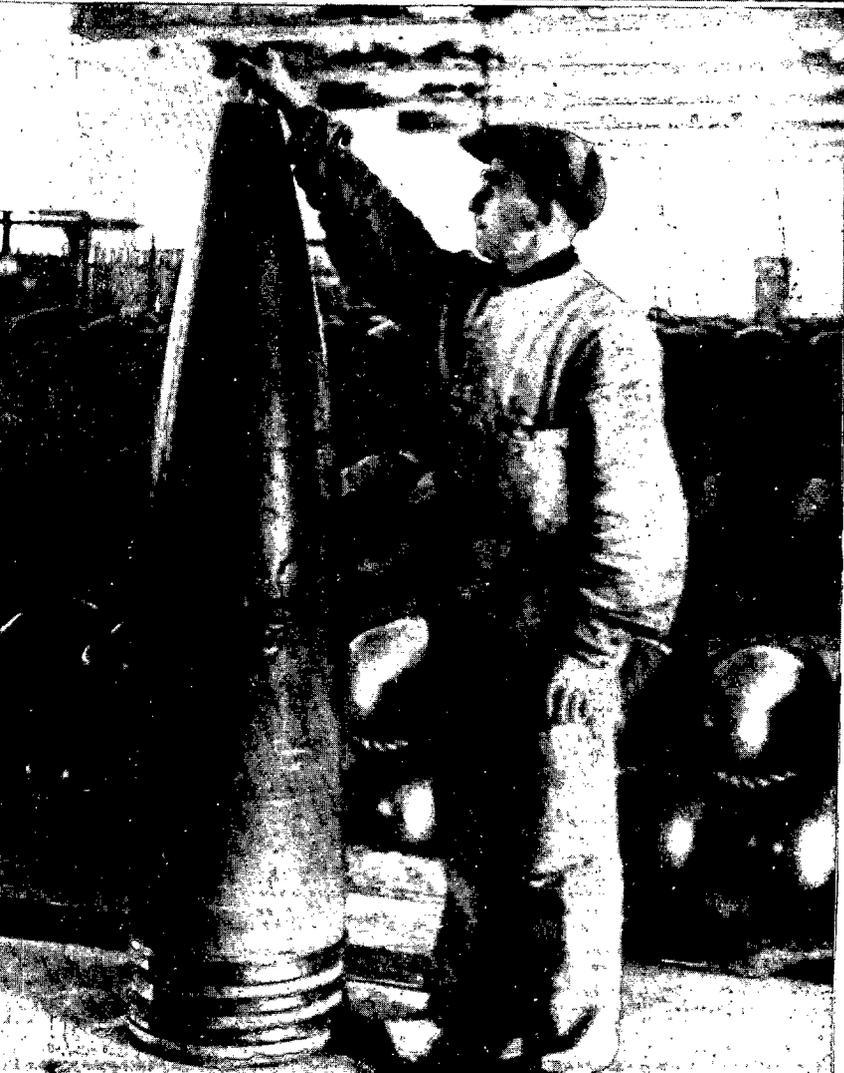


Cañones pesados alemanes sobre vía férrea.



tas); y como a un ritmo parecido marchan todas las industrias, no nos tiene que parecer extraño que el consumo de carbón aumente sin cesar y llegue en 1938 a los 13 millones de toneladas, a los que se añaden 35 millones de quintales métricos de leña para quemar.

Y si en carbón existe esa exigencia que obliga a importar del Extranjero (Alemania e Inglaterra) por un valor de 1.200 millones de francos oro, en la cuestión del combustible líquido, nervio hoy día de la guerra, una cosa semejante hace que el problema adquiera una peligrosa gravedad.



Obús pesado inglés sobre afuste de campaña.

El consumo, que en 1918, al terminar la Guerra Europea, se cifraba en 242.600 toneladas, ha pasado a ser más de diez veces mayor, alcanzando 2.600.000 toneladas en 1938, y aquí, como en el caso del carbón, sin yacimientos ni posibilidades de incrementar la extracción del mismo (ya que Albania proporciona algo, pero ni mucho menos lo suficiente). Por eso el Plan autárquico de este país prevé minuciosamente el problema que esta falta de combustible ocasiona, y emplea todos aquellos procedimientos a su alcance (extracción de bencinas del alcohol etílico, metano, etcétera), con lo que, si no consiguen resolver por completo el problema, por lo menos lo atenúa.

Para esto aumenta su energía eléctrica de forma que de un millón de kilovatios instalados en 1918 pasa a cinco millones y medio en 1939, y la producción de 1.000 millones en 1908 pasa a 15.000 millones en 1938, con lo que puede utilizar hornos

Proyectil de cañón pesado alemán.

eléctricos (es la primera en cantidad de esta clase en Europa) para producir aceros, y dicta una ordenación interior de reparto de carbones y lignitos y mejor aplicación de carbones, asfalto, turbas, etc., para su transformación en combustible líquido, así como estudia la sustitución del hierro, que también le falta, por el incremento en su escasa producción y el empleo

de otros metales (de algunos, como el aluminio, tiene exceso), y la extracción de aquél de las arenas ferruginosas (tales como las del Lido, en Venecia), con lo que conseguirá, sin duda, que esta dependencia en materias primas se atenúe e incluso que deje de existir, quedando entonces una potencia militar máxima animada de un espíritu máximo también.

LA GUERRA SE EXTIENDE LOS NUEVOS CAMPOS DE BATALLA EN EL NORTE

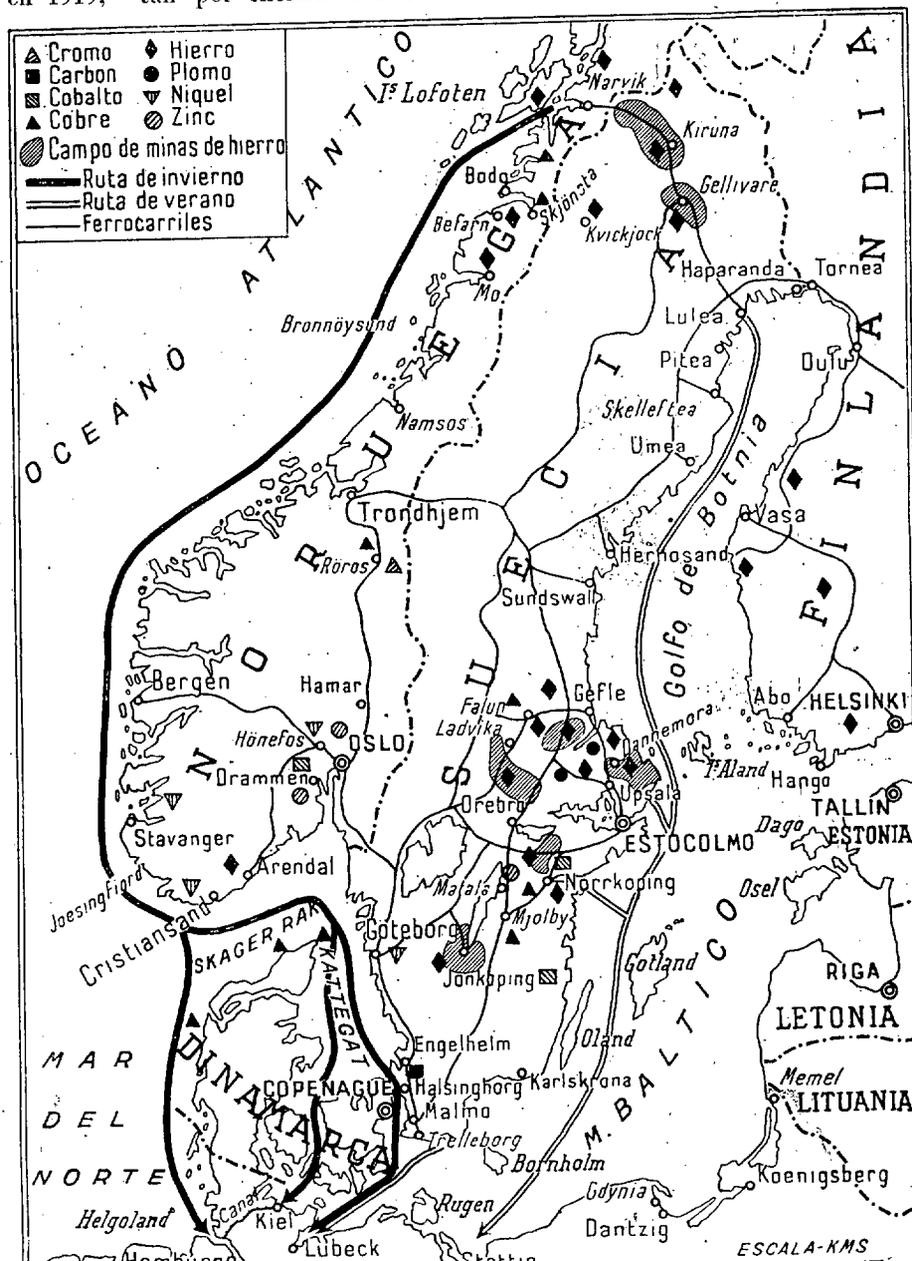
¿Son inabordables los sistemas fortificados de Francia y de Alemania, frente a frente? He aquí una pregunta que la técnica y el tiempo han de responder, sin tardar demasiado. A la verdad, hasta ahora parecen las líneas Maginot y Sigfrido polos de repulsión de la guerra activa. No faltan, en efecto, sólidas razones para ello. La primera línea, iniciada hace varios años según un plan ultimado en 1919, al terminar exactamente la primera Guerra Europea, ha visto doblar últimamente sus obras formidables —blindadas por un espesor medio de tres metros de cemento y relacionadas por profundísimas galerías—, por nuevos sistemas defensivos, para cuya construcción se han removido millones y millones de metros cúbicos de tierra. La segunda línea es más moderna, puesto que se inició su construcción en 1937, aunque se anunciara a mitad del siguiente, y si se ha construido más precipitadamente, nada indica que desmerezca por ello en solidez de la anterior, con sus 150 obras fortificadas por kilómetro cuadrado.

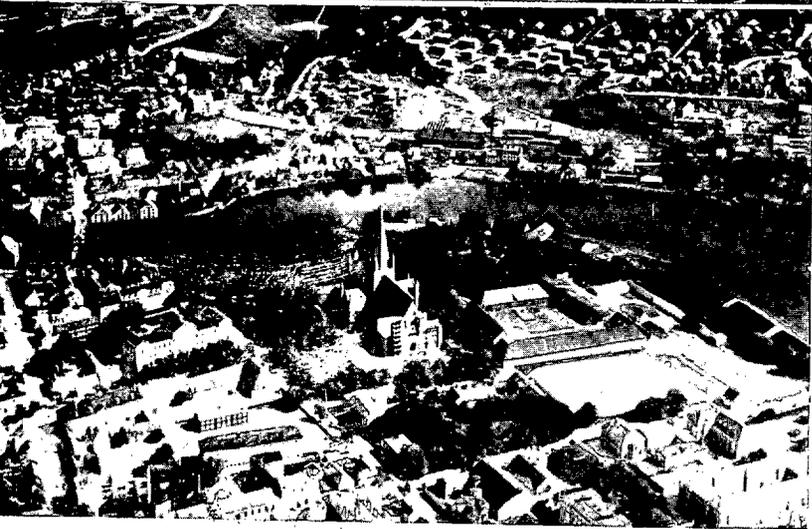
La diplomacia viene, en consecuencia, en ayuda del Arte, que no encuentra modo y lugar adecuado para la maniobra. Y Escandinavia, súbitamente, ha surgido, quizá como palestra reservada al empeño.

Tras las minas fondeadas por los ingleses en aguas jurisdiccionales noruegas, han saltado a la Península escandinava —no sin ocupar simultáneamente el "puente" danés peninsular e insular— los soldados del Reich. En el acto, los centros vitales de Noruega pasaron a sus manos. Los ingleses, en el momento que escribimos, parecen alcanzar también lugares imprecisos aún del litoral nórdico de aquel país. Llegan, pues, los beligerantes al nuevo campo de batalla. Este se brinda, a la verdad, superficialmente enorme. En realidad, no tanto, sin embargo. Expliquemos esta aparente paradoja.

Escandinavia suma, con sus 776.000 kilómetros cuadrados, una superficie mayor en un 50 % que la de cada una de las demás grandes penínsulas europeas: la ibérica y la balcánica, y más del doble, con mucho, de la italiana. De esta cifra, a la verdad, 450.000 kilómetros cuadrados —la extensión de España, aproximada-

mente— corresponden a Suecia —hasta el momento, neutral— y 326.000, esto es, la superficie de Inglaterra o de Italia, aproximadamente, a Noruega. Extensión respetable, sin duda, pero sobre la que habrá que objetar algunas consideraciones, si de tomarla por campo de batalla continental se trata. Quince millones y medio de hectáreas escandinavas están por encima del círculo Polar. Más de cin-





Noruega. — La ciudad de Trondheim y la entrada de su fiord.

cuenta y dos millones mide la extensión de los Alpes escandinavos, enorme masa de relieve elevado y trastornado por la orogenia y la erosión, superficie superior a la que ocupan los Alpes, los Pirineos y los Apeninos, juntos. Buena parte de esa extensión corresponde a Noruega. La altitud de esta cordillera, al fin vieja, no es demasiado elevada, ya que sus picos no sobrepasan los 2.600 metros. Pero dada su alta latitud, 1.825.000 hectáreas de tierras noruegas están siempre cubiertas por la nieve. Sólo el macizo de Svartisen, o "Nieve Negra", mide 70.000 hectáreas de glaciares.

Este relieve, junto con la latitud, hacen que sólo en el Sur noruego, al borde del Kateggat y del Scagger Rak —allí donde las tierras se muestran más rebajadas—, y cara al Mediodía, se asiente lo que podríamos llamar "Noruega vital", con sus cultivos menguados y con sus industrias madereras. Salvo esto, y algunas pequeñas ciudades y pueblos que jalonan el fondo de los "fiords" del mar del Norte, en donde una población escasa vive de la pesca, del co-

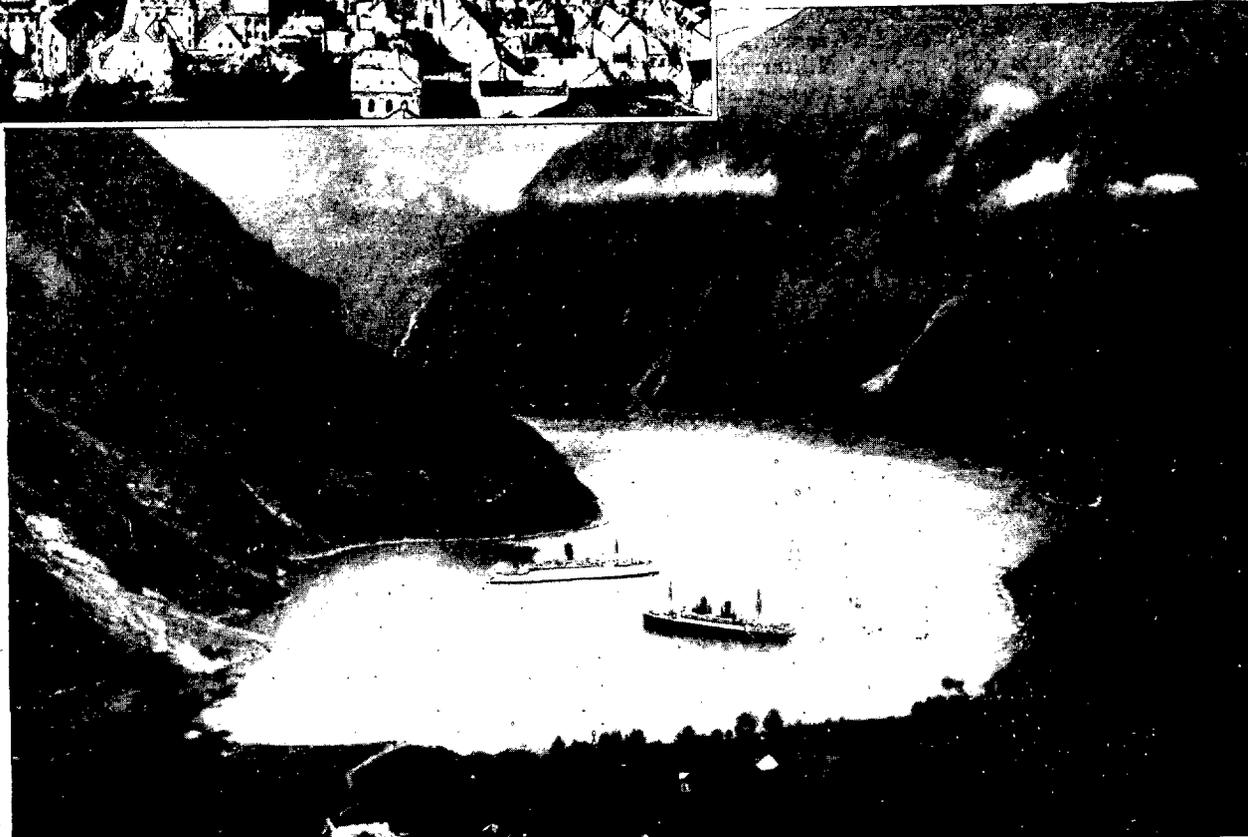
Noruega. — La ciudad de Bergen.

Noruega. — Vista aérea
de Stangesund.



Vista de Stavanger.

Noruega. — Un fiord.



mercio, de débiles explotaciones agrícolas o industriales, del tráfico del mineral de hierro sueco en el invierno (Narvik) y del turismo, el resto del país es hostil al hombre y a la vida. Los árboles talados tardan, allá en el interior, faltos de calor solar, un siglo en reproducirse. Treinta y dos millones de hectáreas cubren en Noruega el matorral, los abismos y las selvas de fresnos, pinos o abetos. Las comunicaciones —salvo el ferrocarril minero de Narvik— se concentran, naturalmente, en el Sur. Allí, en el Mediodía, está la población noruega casi íntegra, en relación con el exterior, gracias a una marina nacional que es la cuarta del orbe, con un tonelaje que representa el 7,1 % de la mundial, antes que la alemana, la italiana, la francesa y la holandesa, que la siguen en orden de importancia.

Ocurre así el hecho paradójico de que, mientras que la geografía física nos presenta a Escandinavia como una península, como sus gemelas del Mediterráneo, tendida de Norte a Sur y unida al continente por un istmo nórdico, a la verdad, desde el punto de vista de la relación humana y del intercambio económico, Noruega —y aun Suecia— se independiza por el Norte de toda relación continental, por el "skog" —la selva boreal—, los glaciares, el relieve, la incomunicación y la despoblación. Sobre una enorme extensión de unos dos millones de hectáreas, que alcanza el Norte de Escandinavia y de Finlandia, no habitan sino sólo 30.000 lapones, pigmeos y sucios, que deambulan con sus rebaños de renos —su única riqueza— entre turberas, bosques y peñascales de líquenes rojos o amarillos. El verdadero istmo, por lo tanto, de la relación escandinava, está en el Sur. Noruega dista escasamente 100 kilómetros de la península danesa de Jutlandia. Suecia está casi en contacto material con el continente a través de los Estrechos dinamarqueses. El Sund tiene sólo tres kilómetros y medio de anchura. El Gran Belt, 15, y el Pequeño Belt, apenas si 700 metros.

¡He aquí cómo la Geografía explica los acontecimientos de la guerra! Militarmente, Noruega, gobernada, como Suecia, por un sistema democrático y por gobiernos socializantes, era un país inermes. El servicio militar consistía en una milicia, encuadrada por menos de 2.000 profesionales, en la que se servía un período de tiempo siempre muy corto, que iba desde 108 días en Infantería, a 183 en Artillería. El compromiso militar duraba desde los 18 a los 55 años; de ellos, desde los 20 a los 32, los noruegos estaban adscritos, teóricamente, al servicio activo; de los 32 a los 44 años, en la "Landwehr" o primera reserva, y el resto, esto es, de los 18 a los 20 y de los 44 a los 55, en la "Landsturm" o reserva territorial.

El número de divisiones organizadas, en el papel, era de seis. Por cierto que las localidades cabeceras de las cinco primeras —Halden, Oslo, Christiansad, Bergen y Trondheim— cayeron inicialmente en manos de los alemanes. En total agrupaban estas grandes Unidades teóricas 16 Regimientos de Infantería, tres de Artillería de campaña y uno de Artillería antiaérea, uno de Zapadores, tres de Caballería y tres grupos de Artillería de montaña. El material de ametralladoras estaba constituido por máquinas Madsen, calibre 6,5 milímetros, y Colt-Browning, calibre 7,92. La Artillería de campaña contaba con material de 75, modelo 1901, "Phardt"; obuses de 12, modelos "Rheinmetall" y "Kongsberg", y obús de montaña, calibre 75, modelo 1911, "Ehrhardt". Noruega no disponía de material anticarro, ni de carros tampoco. Su aviación no contaba sino, prácticamente, con algunos aviones adquiridos a última hora. A esta indefensión y a sus partidos socializantes —predicadores de los principios ginebrinos y de la utopía de la paz universal— va a deber, principalmente, este país la terrible lección que le espera, elegido como campo propicio de batalla; la vieja lección de Vegecio decía ya: "Qui desiderat pacem, praeparet bellum."

¿Se circunscribirá la guerra, empero, al Norte? He aquí el enigma. Pensamos que la escasez de recursos, de comunicaciones; la propia dureza del suelo granítico, tan poco propicio para las nuevas construcciones; la extensión del bosque y del glaciar; el relieve, la rudeza del clima y lo mísero del país, harán que este teatro —aunque la técnica modifique en parte tales circunstancias adversas desde el punto de vista militar— no permitirá en modo alguno gran densidad de efectivos, y la saturación de este nuevo campo de batalla será rápida.

He aquí por qué, cuando esto escribimos, el desasosiego es grande. Atención siempre a los campos de batalla centro-occidentales de Europa. Atención a los teatros del Oriente Próximo y Medio, y a los Balcanes. Tras esta "ofensiva del hierro" en Escandinavia podría venir mañana la "ofensiva del petróleo" en el Cáucaso. Las propias Indias holandesas pueden ser otro foco de incendio. La fuerza centrífuga de los acontecimientos bélicos, en definitiva, nadie sabe dónde parará.

Recordemos de pasada, para aviso de sentimentales incautos, la posición en nuestra guerra de los países nórdicos, trabajados por una feroz propaganda adversa a la causa de la España Nacional. Suscripciones cuantiosas para ayuda de la causa roja; ambulancias, voluntarios, mensajes encendidos, un velo tupido sobre los crímenes y el desorden rojo... No faltó nada.

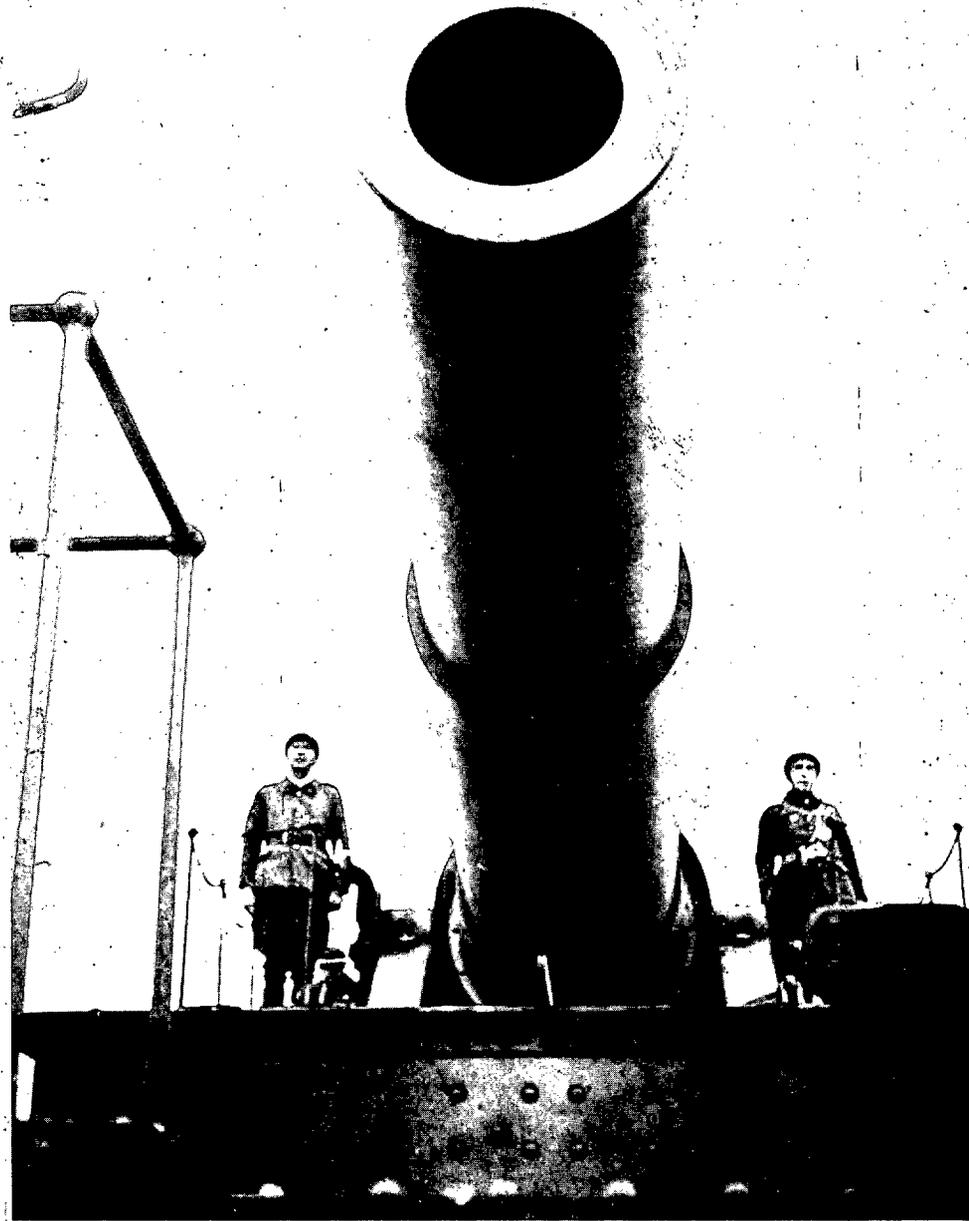
E L F A C T O R R U S I A

La Unión Soviética es, por su situación y, aún más, por su capacidad potencial, un factor de cuya influencia sobre la situación europea no se puede dejar de hacer alguna conjetura, si bien ésta, para mayor objetividad, vamos a dejarla a cargo del que nos lea, ayudándole, a lo más, con una ligera exposición de datos de orden estadístico-militar, muy en su

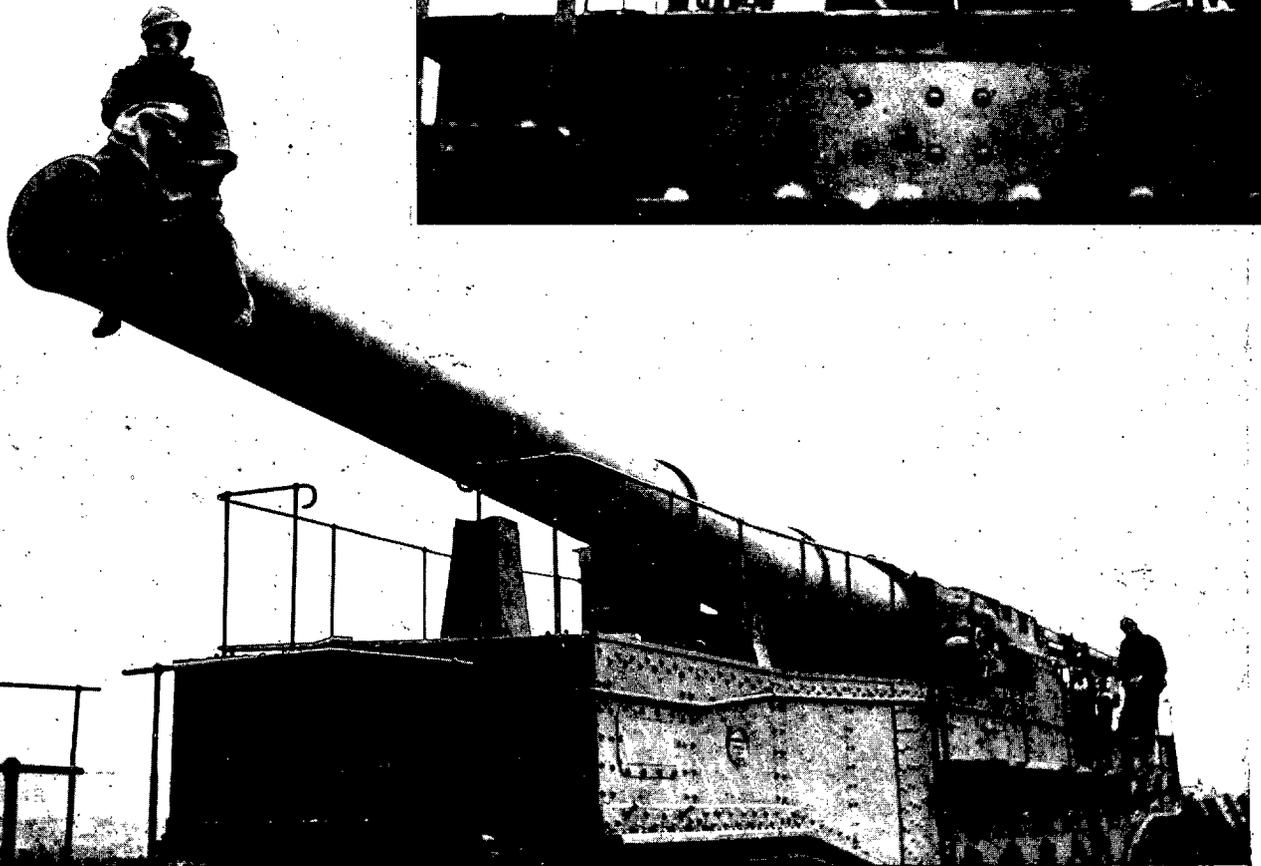
punto en estos momentos en que la guerra, más que nunca, ha adquirido la denominación de "integral".

Geopolítica del país de los Soviets. — Si tenemos en cuenta la extensión y población relativa de Rusia antes de la anexión de la región polaca, observaremos que los 21,5 millones de kilómetros cuadrados de superficie y 175,5 millones de habitantes quedarán

*Francia.—Cañón de 400
milímetros sobre vía
férrea.*



*Un sirviente quitando la
capucha del mismo cañón*



afectados en muy poco por los 150.000 kilómetros cuadrados de superficie y 12 millones de habitantes que le suponen de aumento la antedicha anexión, y mucho menos aún las pequeñas concesiones de los países bálticos, que tienen, más que nada, importancia de orden estratégico.

Una tan gran extensión superficial lleva aneja una dilatada frontera, que siendo en su totalidad de 32.325 kilómetros, se encuentra repartida en 18.325 kilómetros para la parte terrestre, y con 14.000 para la marítima. La mayoría de su litoral es vecino de las regiones polares, excepto aquella parte vecina a las islas japonesas y el pequeño litoral en el mar Báltico, que puede considerarse aumentado en el de los pequeños Estados bálticos de Lituania, Letonia y Estonia, dada su pequeña potencialidad y el poseer las islas estratégicas que le guardan. Respecto a su frontera con Finlanda, con la nueva modificación acordada en los primeros días de marzo no hay duda que, al rebasar la línea Mannerheim, mejora su situación en el norte del Báltico. Si continuamos el examen de fronteras hacia el Sur, después de rebasar los países bálticos, que ya hemos examinado, nos encontramos con la antigua frontera polaca trasplantada hasta Alemania y Hungría, siguiendo en su mayoría el curso del río Bug y curso alto del río San; en este cambio tampoco parece haber duda de mejora, tanto en extensión como en condiciones estratégicas, por haber mejorado su posibilidad de acceso al corazón de los Balcanes, de una manera más amplia y más directa. La superficie ganada y de que anteriormente hicimos mención, no la añade interesantes ventajas de ningún orden, bien político, militar o económico. La frontera con Hungría, resultado a su vez del reajuste político de Checoslovaquia con sus vecinos, es relativamente pequeña y se encuentra en la falda meridional de los Cárpatos.

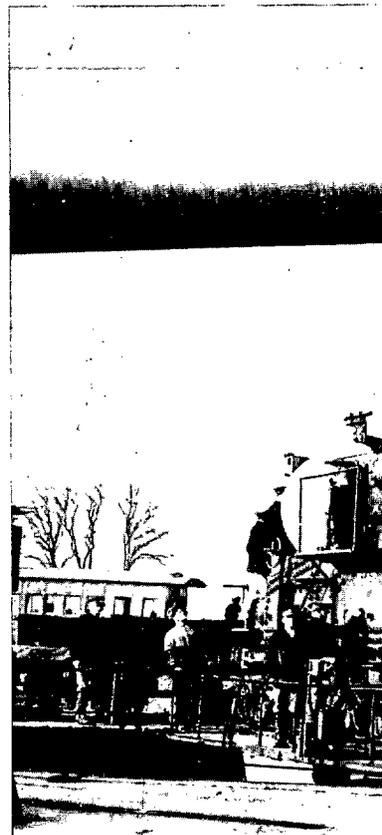
Más hacia el Sur, la antigua frontera con Rumania, de 812 kilómetros, se ha ampliado con 346 kilómetros de la antigua Polonia, haciendo un total de 1.158 kilómetros, apoyada favorablemente en su mayoría por los Cárpatos y el Dniester. A propósito de esta línea nos parece oportuno hacer mención de su cualidad militar, aumentada extraordinariamente por la erección, durante los últimos meses, en ocasión del conflicto armado anglo-alemán, de una formidable línea defensiva, perteneciente a los rumanos, que inspirados en los principios estratégicos de las líneas Maginot y Sigfrido, y adaptándose a las circunstancias del terreno, completamente llano, han construido la línea Carol, dirigida en su construcción personalmente por el Monarca y a base de obras completamente originales. La estructura de la misma, que está escalonada en profundidad, es la siguiente: primeramente se extiende a lo largo de la planicie de Besarabia una franja de alambradas de espino, en una longitud de centenares de kilómetros y algunas centenas de metros en profundidad; en segunda línea existe una especie de Muralla China, construída de hormigón, con una altura de dos metros y un espesor de tres metros, obstáculo infranqueable a los tanques, salvo en ciertos lugares convenientemente elegidos, donde existen portillos protegidos por robustas verjas de hierro y "caballos de frisa" susceptibles de ser conectados con circuitos eléctricos de alta tensión;

finalmente, y como línea más retrasada, se ha practicado un amplio y profundo trincherón destinado a ser inundado de petróleo (del que tanta abundancia existe en el país) y que constituye, llegado el caso, un cinturón de fuego infranqueable (?). Estas son las obras de carácter pasivo, desconociéndose, por otra parte, las obras destinadas a albergar a las tropas de cobertura.

Al sur de lo anterior, y como transición en sus límites con los países asiáticos, está la frontera marítimo-terrestre con Turquía (nación ésta que guarda la entrada al mar Negro), constituída, en su mayor parte, por el macizo y estribaciones de las montañas caucásicas, con una mejor y más aprovechada red de comunicaciones, del lado de Rusia, consideración ésta digna de tenerse en cuenta, dada la proximidad de las cuencas petrolíferas.

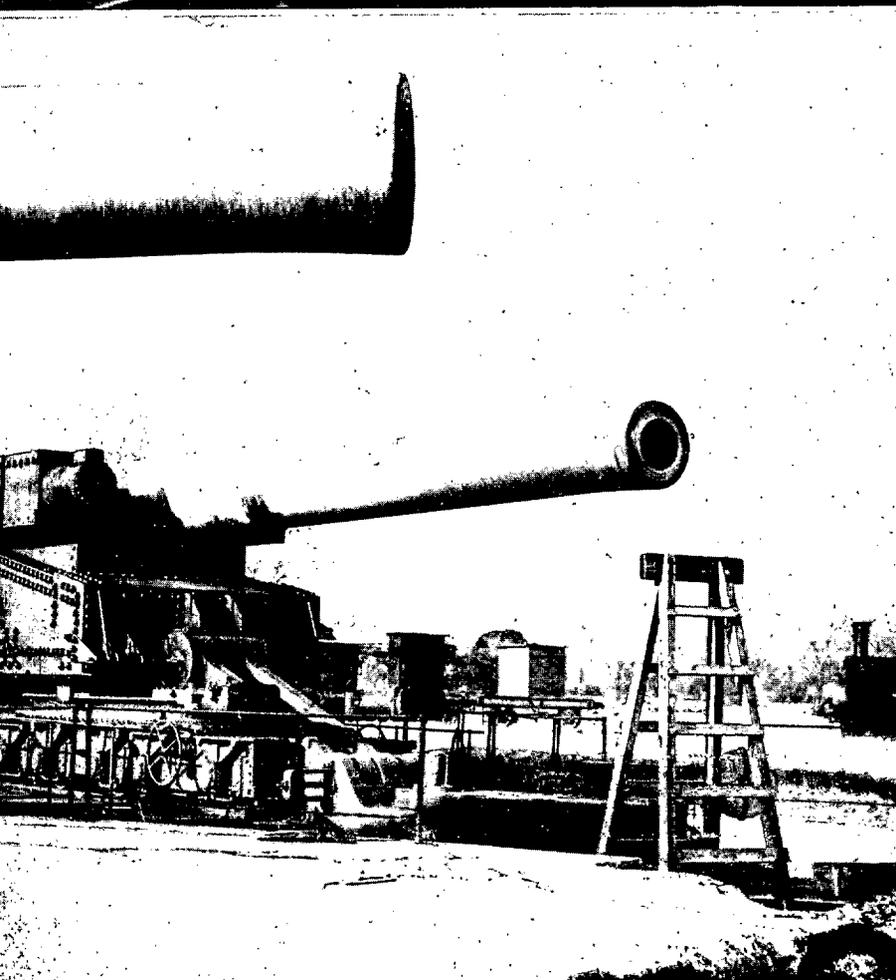
La dilatada extensión de la línea fronteriza con el Irán, Afghanistan, Sin-Kian (o Turquestán chino) y Mongolia, no merecen otra consideración que la de su proximidad al ferrocarril Transiberiano y a aquellos de sus ramales que ofrecen una mayor densidad en las inmediaciones del vértice norte de la configuración indú, y cuyo nudo de comunicaciones, Tashkent, con sus 600.000 habitantes y su potente industria pesada, únicamente encuentra paridad con Nowosibirsk y Kabarowsk, centros industriales escalonados sobre el resto de la frontera, que termina lindando con el Mandchukuo y la Corea. Si esta observación la completamos con la circunstancia de haber construído doble vía en el ferrocarril transiberiano desde Omsk a Vladivostok, y en el ramal que bordea el río Amur, sería el momento de meditar sobre aquella frase atribuída a Lenin: "Tournons-nous vers l'Asie, nous viendrons à bout de l'Occident par l'Orient." (Ocupémonos de Asia: daremos cuenta del Occidente por el Oriente.)

Potencial económico-industrial.—El resurgimiento de la economía rusa, perseguido con la elaboración de los "Planes quinquenales" y apoyándose en el rendimiento de los métodos stajanovistas, ha alcanzado unos resultados, al finalizar el segundo de dichos quinquenios en 1938, que el Consejo de la U. R. S. S. cifra en los siguientes datos, referentes únicamente a su producción mineral: 4.000 millones de toneladas

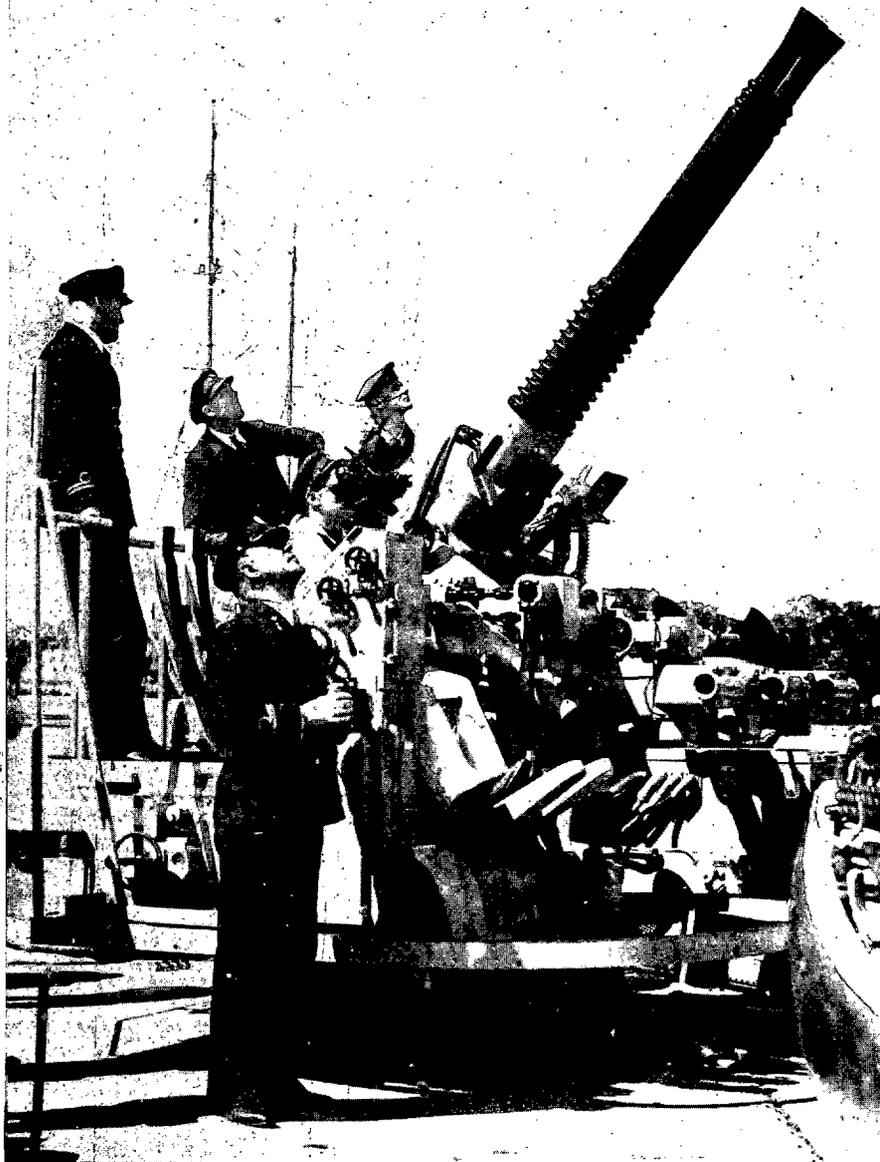




Puesto inglés de observación telemétrica.



*Cañones ingleses sobre
trucks de vía férrea.*

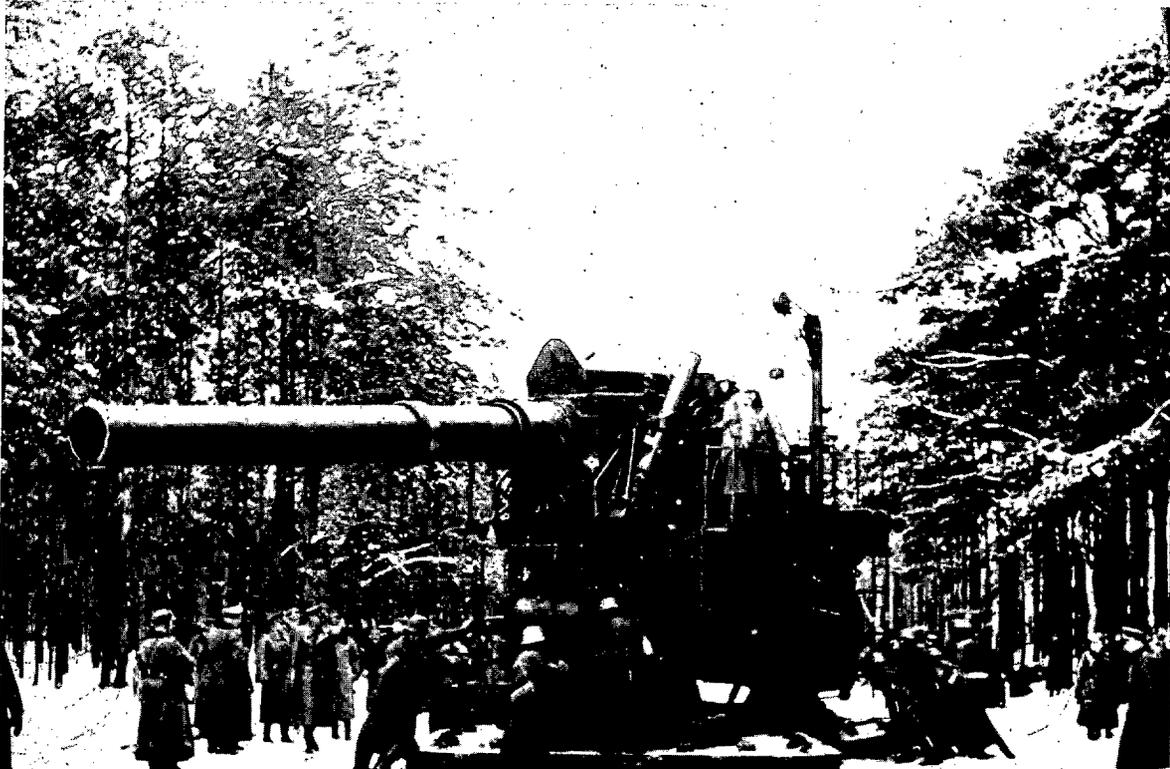


métricas de petróleo, 1,5 billones de toneladas métricas de carbón, 12.000 millones de toneladas métricas de mineral de hierro, 260 millones de toneladas métricas de manganeso, 11 millones de toneladas métricas de cobre, cinco millones de toneladas métricas de plomo, 10 millones de toneladas métricas de cinc, 210 millones de toneladas métricas de níquel y 25 millones de toneladas métricas de aluminio. Estas cifras aisladamente no quieren decir nada, y deben ser comparadas con las de producción en 1913 y 1929, que marcan ciclos en la evolución industrial del país. En efecto: si consideramos, por ejemplo, las cifras referentes a la extracción del carbón, se observa que en el año en que se pone en vigor el primer Plan quinquenal, se extraen unos ocho millones más de toneladas métricas que en el que precedió a la Guerra Mundial, mientras en el 38 esta producción era siete veces mayor que entonces.

No mencionaremos, por insuficientemente conocida, la potencial agrícola de esta inmensa superficie laborada, granero del que piensa abastecerse en cereales y legumbres el Imperio alemán, según el acuerdo firmado el 11 de febrero de este año.

Potencia militar.—*Ejército.* La unificación del Ejército se inicia en 1936, en que se funden en un solo cuerpo armado las tropas regulares del Ejército

*Holanda. — Pieza antiáerea de nu
barco patrullero holandés.*



*Cañón pesado ale-
mán, sobre plata-
forma.*

activo obligadas al servicio militar durante varios años, y las tropas territoriales o milicias, con un corto número de meses en servicio. En la actualidad, la proporción de ambas, que es de tres a uno, viene a ser la inversa que antes de la unificación. La importancia dada al Ejército desde los primeros pasos del Régimen, lo demuestra el número de hombres actualmente adiestrados en el servicio de las armas, que se calcula en unos 12 millones, de los cuales cuatro millones suelen ser los efectivos de guerra de primera reserva, calculándose en 1,3 millones el cupo anual de recluta. El cuadro de oficialidad necesaria para tan crecidos efectivos es a todas luces insuficiente (80.000 oficiales en activo y otros tantos en la reserva), lo cual no es de extrañar sea debido a los métodos políticos utilizados.

El Ejército, en tiempo de paz, se componía de 1,8 millones de hombres, cantidad que en 1914 era de 14 millones, y en tiempo de guerra puede alcanzar la cifra de 11 millones. La distribución por armas de tales efectivos en tiempo de paz es: Infantería, 300 regimientos con un total de unos 820 batallones; Caballería, 128 regimientos, con 737 escuadrones; Tanques, 68 regimientos de carros de asalto; Artillería, 140 regimientos ligeros, 35 regimientos pesados de Cuerpo de Ejército y 20 regimientos pesados de Ejército; Ingenieros, más de 100 batallones de zapadores, nueve batallones de pontoneros, 32 escuadrones independientes de zapadores, 25 regimientos de ferrocarriles, 12 regimientos de transmisiones, 119 batallones independientes de transmisiones, 300 compañías y 75 escuadrones de ídem, y Servicios de guerra química, 13 batallones y 12 compañías, todos independientes.

Todos estos efectivos disponen de un armamento relativamente moderno, pues excepto las antiguas reservas de armamento del tiempo del Imperio, cuentan con el producido en su moderna industria militar, donde se explotan muchas de las modernas patentes inglesas y alemanas.

Marina. El desarrollo de la Marina rusa no ha progresado al ritmo del Ejército, debido quizá al contraste de las ideas que en tiempos sucesivos ha presidido el programa de construcciones, pues mientras al principio se limitó a aumentar su potencia defensiva con unidades menores, parece ser que últimamente el Consejo de la Unión se propone darle un carácter previamente ofensivo, en que únicamente Inglaterra pudiera aventajarla.

En la actualidad, aunque se desconocen absolutamente sus programas navales del último Plan quinquenal, se puede avanzar un cálculo que la supone un tonelaje global algo inferior a las 500.000 toneladas, distribuidas en cinco brigadas con 16 escuadras, navegando en los mares Báltico, Negro, Pacífico y Ártico. Las unidades de primera línea son escasas, no excediendo de unas 15 las que hay en servicio (la mayoría muy anticuadas), y otras tantas

las proyectadas o en construcción (de ellas, seis acorazados, dos portaaviones y seis cruceros pesados). Sin embargo, la mayor potencia la tiene en submarinos, unos 160, que le dan un poder defensivo de primer rango. Su poderío naval es el menor de las siete grandes potencias navales.

Aviación. No hay duda que en esta actividad militar es en donde más progresos ha efectuado y más potente se encuentra la Unión Soviética. Las causas son fáciles de explicar; por su enorme extensión territorial y la ilimitada confianza que algunos países han depositado en esta nueva arma combatiente.

Sus progresos han ido apareados con los de su industria, y en la actualidad se le supone una potencia de 10.000 a 15.000 aviones, de los cuales unos 6.000 constituyen la primera avanzada, presta a precipitarse sobre la frontera occidental. Unos 300 son anfibios y están distribuidos sobre su litoral marítimo.



Alemania. — Pieza pesada de campaña

Derivada de las grandes esperanzas puestas en la utilización de esta poderosa arma, es digno de anotarse el desarrollo adquirido por las nuevas "tropas del aire", de origen peculiar ruso y originariamente concebidas como tropas revolucionarias y sabotea-

doras de la retaguardia de los países enemigos. Estas fuerzas aeroterrestres son las paracaídas, de las cuales existe una organización cívico-militar, que cuenta con más de 900.000 miembros adiestrados en el paracaidismo desde avión o elevadas torres.

LOS EFECTIVOS EN PRESENCIA

La capacidad de un Ejército depende no sólo de los efectivos que pone en línea, sino de una serie de factores imponderables, como son su espíritu y tradiciones guerreras, su grado de instrucción, la preparación y técnica de sus mandos, sus doctrinas estratégica y táctica. No es mera cuestión de cifras, sino problema mucho más complejo, en el que es fácil deslizarse por la pendiente de las hipótesis y de las divagaciones puramente teóricas, ya que la guerra es arte exclusivamente de realidades y no pueden establecerse conclusiones hasta que no hayan sido contrastadas por hechos concretos. Confirmación absoluta de esta verdad nos brinda la reciente contienda entre Finlandia y Rusia.

Hechas estas salvedades, nos limitaremos a exponer los efectivos probables en presencia de las fuerzas de tierra, mar y aire, cuya suma constituye el exponente de la potencialidad militar de un país.

Ejércitos de tierra

No es posible fijar numéricamente los efectivos movilizados, ni mucho menos las Grandes Unidades constituídas. Para formarse idea no hay otro sistema que partir de la población de las potencias en lucha y tomar como base para la movilización el tanto por ciento que generalmente se admite en estos cálculos.

Naciones	Población	Efectivos movilizables	G. G. U. U. en tiempo de paz
Naciones protegidas o conquistadas.			
Alemania y países anexados			
Alemania	68.072.000	6.807.200	42 Divisiones.
Austria	6.754.000	675.000	8 Divisiones.
Checoslovaquia	15.239.000	1.523.900	12 Divisiones.
Polonia	20.000.000	2.000.000	
Dinamarca	3.749.000	374.900	2 Divisiones.
Total	133.814.000	11.381.000	64 Divisiones.
Aliados.			
Francia	41.950.000	4.195.000	23 Divisiones. 6 Divisiones de campaña.
Inglaterra	47.288.000	4.728.000	11 Divisiones territoriales. 4 Brigadas de Caballería.
Noruega	2.908.000	290.000	6 Divisiones.
Total	92.146.000	9.213.800	50 Divisiones.

En la cuenta de los aliados sólo hemos puesto las cifras correspondientes a la Metròpoli, en las que la movilización reviste cierto carácter automático; sin embargo, tanto para Francia como para Inglaterra, sus Colonias y Dominios constituyen un depósito de hombres de extraordinaria importancia.

Las Colonias, Protectorados y Territorios bajo

mandato de Inglaterra suman una población de 69.000.000 de habitantes, a los que hay que agregar el Canadá, con 11.200.000, cuyo Ejército en paz se integra por cinco brigadas de Caballería, 21 brigadas de Infantería y 34 brigadas de Artillería; Australia, con 6.867.000 y representación tan sólo de Ejército permanente, pero con milicia que asciende a 34.000 hombres, y la India, con 371.000.000, y en la que las fuerzas británicas e indígenas regulares se cifran en 138 batallones, 26 regimientos de Caballería y 78 baterías.

Francia tiene en sus Colonias y Protectorados una población global de 69.000.000, entre los que hay que destacar los 14.570.000 que pueblan el África occidental francesa, excelente material humano ya experimentado en la guerra de 1914-18. Fuera de la metròpoli, el Ejército permanente se constituye con 54 regimientos de Infantería, 14 de Caballería y 12 de Artillería.

Todos los Ejércitos han atendido a la motorización y mecanización de sus tropas; pero, sin duda, es en Alemania donde ha llegado a adquirir mayor perfeccionamiento y desarrollo, respondiendo al espíritu de ofensiva audaz que inspira su doctrina de guerra. Buena prueba de ello es la campaña de Polonia, donde se acreditan sus famosas Divisiones acorazadas.

Ejército de mar

La constitución de las Marinas de guerra de los distintos países es perfectamente conocida por los Anuarios navales que se publican periódicamente. Los documentos oficiales de septiembre de 1938, últimos que hemos podido consultar, arrojan las cifras que figuran en el siguiente cuadro:

Naciones	Acorazados	Cruce-ros de batalla	Porta-aviones	Cruceros	Destru-ctores	Subma-rinos
Inglaterra	17 (1)	3 (2)	12 (3)	71 (4)	183 (5)	70 (6)
Francia	10 (7)		1	19	79 (8)	80 (9)
Alemania	7 (10)		2 (11)	13 (12)	52 (13)	61 (14)

(1) 5 en construcción, de 35.000 toneladas. — (2) Entre ellos, el *Hood* de 42.000 toneladas, el barco de guerra más grande del mundo. — (3) 4 en construcción. — (4) 17 en construcción. — (5) 30 en construcción. — (6) 18 en construcción. — (7) 2 en construcción. — (8) 9 en construcción. — (9) 4 en construcción. — (10) 4 de 35.000 toneladas, en construcción. — (11) En construcción. — (12) 5 de 10.000 toneladas, en construcción. — (13) 24 en construcción. — (14) 25 en construcción.

RESUMEN

Naciones	N.º total de barcos	Tonelaje	Cañones (x)	Tubos lanza-torpedos
Inglaterra	355	1.688.685	2.072	2.145
Francia	189	645.259	916	1.238
Alemania	117	351.529	430	422

(x) Calibres superiores a 75 mm.

Claro está que estas cifras absolutas sólo permiten formar una idea de conjunto. No es lo mismo, en efecto, un acorazado de 35.000 toneladas con nueve cañones de 406, que uno de 10.000, cuyo armamento primario consiste en seis piezas de 280; ni un submarino cuyo desplazamiento es de 1.500 toneladas, equivalente a otro de 500. Pero el estudio detallado de las Marinas de guerra requeriría no un artículo, sino un extenso libro, por lo que hemos de limitarnos a los datos expuestos.

Eliminamos en ellos las flotas de Noruega y Dinamarca, por no influir sensiblemente en la potencia marítima de los bandos en lucha.

Ejército del aire

Los únicos datos concretos que hemos podido adquirir se refieren a Inglaterra; en marzo de 1938 contaba en la metrópoli con 129 escuadrillas, de ellas 70 de bombardeo y 30 de caza, con un total de 1.500 aparatos. Para fin del año 1939 se proponía alcanzar la cifra de 2.370.

Francia tenía un programa mínimo, para la primavera de 1940, de 3.000 aviones.

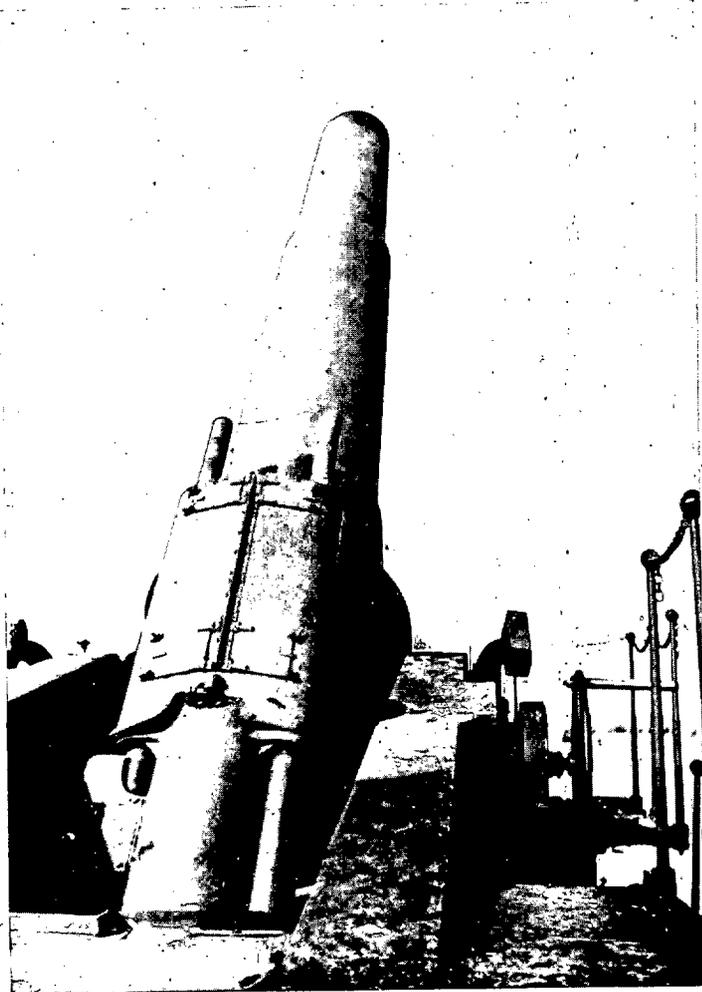
Lo que está fuera de toda duda es que, al iniciarse el actual conflicto, la flota aérea alemana era supe-

rior en número a las francesa e inglesa reunidas. Parece ser que el número de sus aparatos se cifraba en 5.000, con elevada proporción de los de gran bombardeo.

Pero la potencialidad aérea de un país no puede medirse por el número de sus aparatos en vuelo en el momento de desencadenarse la guerra, sino por su capacidad de producción, ya que el desgaste es rapidísimo y la curva descenderá vertiginosamente si no hay medio de sustituir las pérdidas.

En Alemania, la producción de sus fábricas, valuada en 500 aparatos mensuales, se elevó en los últimos meses de 1939, a 1.000, máximo seguramente ampliamente rebasado al contar con los nuevos centros de producción que le han proporcionado sus conquistas.

Francia ha aumentado progresivamente su capacidad a partir de 200 aviones mensuales, e Inglaterra de 300; pero la evolución de su industria no parece ser tan rápida como la alemana. Su inferioridad puede estar compensada, en parte, por adquisiciones en otros países, singularmente en Norteamérica; pero, sin temor a equivocarnos, podemos asegurar que la flota aérea alemana sigue siendo hoy igual en número, por lo menos, a la de los países aliados.



EL SECRETO DE LAS MINAS MAGNÉTICAS, SEGÚN LA PRENSA INGLESA

Aun cuando consideramos incompleta la información, sometemos a la consideración de nuestros lectores la versión inglesa sobre las minas magnéticas, cuya presencia ha despertado tanta curiosidad en estos últimos tiempos.

No dudamos que su lectura ha de crear bastantes interrogantes sobre su funcionamiento y eficacia; pero los datos que poseemos sólo nos permiten exponer su descripción, sin añadir ningún otro comentario.

Estas minas son transportadas en hidroaviones Heinkel (dos en cada aparato, con un peso total de 1.500 kilos), alojadas en un lanzabombas especial que, aparte de su cometido normal, tiene el particular de mantener unidas dos piezas o capacetes que retienen un paracaídas plegado de que van provistas.

Una vez lanzadas, en el aire se desprenden las dos piezas mencionadas, permitiendo el despliegue del paracaídas que ha de conducirla suspendida hasta la superficie del mar. De este modo se amortigua el choque, evitando que pudiera perjudicar sus delicados mecanismos.

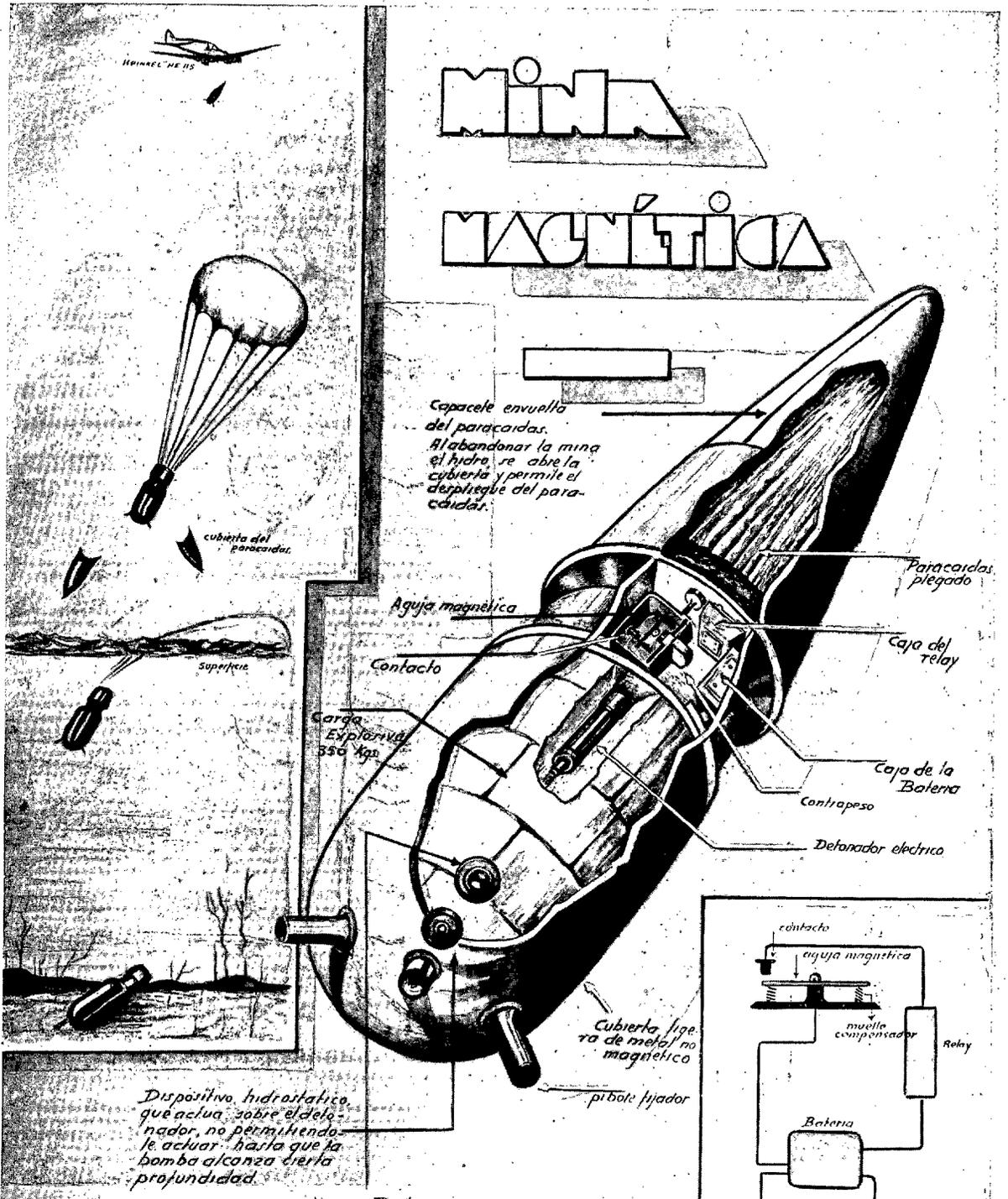
En la superficie del agua se separa el paracaídas de la mina, que desciende al fondo del mar, donde queda reposando, sin poder rodar ni deslizarse porque se lo impedirán los pivotes que lleva en su parte semiesférica.

Cuando la presión del líquido es suficiente, se pone en funcionamiento el dispositivo hidrostático, permitiendo la intervención en el sistema del estopín eléctrico.

El estuche portador de la aguja magnética y del contacto del cierre del circuito, puede girar alrededor de un eje, de tal modo, que por la acción de un contrapeso se mantendrá siempre vertical, colocando la aguja en las condiciones más favorables de sensibilidad.

Si a una distancia no superior a 20 metros, pasa un navío, el débil campo magnético que se produce actuará sobre la aguja, y ésta, mediante un pequeño giro, establece a su vez el contacto y determina la explosión de la mina. Para ello se dispone de la corriente de una batería y de un estopín eléctrico, que lo transmite a una carga de 350 kilos de alto explosivo.

Por último, se observa también en la mina la cabeza de un percutor, que convierte en una bomba ordinaria el artefacto, si tropezase con algún objeto duro antes de llegar a su posición de reposo.



INFORMACION GENERAL

PORTUGAL

Altos Estudios Militares.—Se ha publicado un decreto que crea el Instituto de Altos Estudios Militares.

Se trata de un establecimiento destinado a la formación de los altos mandos y de sus más inmediatos colaboradores, los oficiales designados para los servicios del Estado Mayor.

El Instituto está organizado en directa dependencia del Estado Mayor del Ejército y, en armonía con su finalidad, tiene las siguientes funciones:

a) preparar los Coroneles para ejercer el mando de las grandes unidades de campaña;

b) proveer a los Oficiales de las diferentes armas de los conocimientos requeridos para el desempeño del servicio de Estado Mayor;

c) Servir de centro de estudios tácticos del Estado Mayor del Ejército.

En el Instituto funcionarán los cursos de los altos mandos y del Estado

Mayor, y accesoriamente los de promoción a Comandante y a Coronel del Cuerpo de Estado Mayor.

La dirección del Instituto incumbe a un General o Brigadier, nombrado por el Ministro de la Guerra, previa consulta al Mayor General y al Jefe del Estado Mayor del Ejército.

Habrán un Cuerpo docente privativo para cada uno de los cursos fundamentales. El Cuerpo docente de los Altos Mandos será constituido por el Director del Instituto y por cinco Profesores, todos Generales, Brigadieres o Coroneles con diploma.

Frecuentarán este curso los Coroneles que cada año sean designados por el Ministro de la Guerra, precediendo indicación del Consejo Supremo del Ejército.

El curso de Estado Mayor funcionará bajo la dirección de un coronel del Cuerpo de Estado Mayor, y lo da-

rán doce Profesores, todos Oficiales del mismo Cuerpo.

Cada año se abrirá matrícula para la asistencia de un número limitado de alumnos, distribuidos en lo posible por las diferentes armas. Los candidatos serán Capitanes o Tenientes con dos años, por lo menos, de servicio en los cuarteles.

Los últimos cuatro meses de cada año funcionarán los cursos para el ascenso a Comandante y a Coronel del Cuerpo de Estado Mayor. Estos cursos serán esencialmente prácticos y se destinan a dar las nociones indispensables al buen funcionamiento del servicio del Estado Mayor en los cuarteles generales de las grandes unidades de campaña.

El Instituto de Altos Estudios Militares poseerá instalaciones privativas y dispondrá del personal y material necesarios para el desempeño de su función.

ITALIA

Nueva organización militar.—El Ejército de este país, según la nueva organización decretada (marzo, 1940), comprende dos partes: metropolitana y colonial.

Considerando como más interesante lo relativo al Ejército de la metrópoli, damos el esquema de su organización, que, como se puede observar, presenta un aumento de grandes unidades con respecto a la actual, lo que es una prueba más de cómo el Duce sigue su política de incremento de su ejército, única defensa de su neutralidad.

La organización, pues, que tomará el Ejército italiano es la siguiente:

Una Jefatura del Cuerpo de Estado Mayor.

- 6 Jefaturas de Ejército.
- 18 Cuerpos de Ejército.
- 1 Cuerpo autotransportable.
- 1 Cuerpo acorazado.
- 1 Cuerpo acelerado.
- 1 Jefatura Superior de las tropas alpinas.
- 54 Divisiones de Infantería.
- 2 Divisiones motorizadas.
- 3 Divisiones acorazadas.
- 5 Divisiones alpinas.
- 3 Divisiones aceleradas.
- 1 Jefatura de tropas de Zara.
- 1 Jefatura de tropas de Elba.
- 16 Jefaturas de Defensa territorial.
- 28 Jefaturas de zona militar.

La composición de la Infantería es la siguiente:

3 Regimientos de Granaderos.—106 Regimientos de Infantería Divisionaria.—4 Regimientos de Infantería motorizada.—12 Regimientos de bersaglieri.—10 Regimientos Alpinos.—6 Regimientos de carros de Infantería.—1 Regimiento de Guardia fronteras.—1 batallón de la Guardia albanesa; todo esto encuadrado por 10.684 oficiales.

La Caballería se compone de: 13 Regimientos de Caballería, grupos de escuadrones de carros ligeros, 5 escuadrones de estafetas; con un total de 850 oficiales.

La Artillería se compone de 21 Jefatura de Artillería de Cuerpo de Ejército.—54 Regimientos (uno por División de Infantería).—13 Regimientos para las Divisiones motorizadas, acorazadas, alpinas y acelerada.—9 Regimientos de guardia en la frontera.—18 Regimientos de Cuerpo de Ejército.—5 Regimientos de Ejército.—5 Regimientos antiaéreos.—1 grupo autónomo de «la Guardia en la Frontera».—1 grupo de estafetas.—18 direcciones de Artillería y establecimientos varios; con un total de 5.317 oficiales.

Además, un servicio técnico de armas y municiones.

Ingenieros comprende: 18 Jefaturas de Cuerpo de Ejército.—18 Regimientos de Ingenieros de Cuerpo de Ejército.—2 Regimientos minadores. 2 Regimientos de Pontoneros.—1 Regimiento de Ferrocarriles.—1 Oficina de Transmisiones y 1 de la construcción; con un total de 1.765 oficiales. Existe, además, un servicio de estudios y experiencias de Ingenieros.

Las fuerzas de la Guardia en la Frontera comprende: 11 Jefaturas de Guardia en la Frontera de Cuerpo de Ejército.—Un número variado de sectores de cobertura repartida en distintas unidades menores, el Regimiento de «Guardia en la Frontera» de Infantería y los 9 Regimientos y el grupo autónomo de artillería de la misma clase.

A éstos efectivos es necesario añadirles el «Arma de Carabineros Reales», que comprende: tres Divisiones de Carabineros Reales, 1 Jefatura superior de Carabineros de Albania, 7 brigadas y 28 legiones y elementos varios, encuadrados por un total de 1.371 oficiales (excluidos los generales).

Comparando esta organización con la que existía, resulta un aumento de grandes unidades que se traduce en una nueva Jefatura de Ejército, una más de Cuerpo de Ejército, 3 Divisiones de Infantería de línea y cuatro je-

faturas más de las fuerzas de «Guardia en la Frontera».

La Facultad de técnica militar alemana.—Formará una nueva Facultad de la Escuela Técnica Superior de Berlín, y su decano, el General de Artillería Becker, Jefe de Departamento de Armas, publica, entre otras, las siguientes informaciones:

«Las experiencias han demostrado que, hoy en día, las guerras ya no son conducidas sólo por los soldados. No son más el espíritu y la moral de la tropa los que decidirán en la guerra, sino que desde el principio y en sus fases principales la guerra será influenciada esencialmente por el desarrollo de la técnica de las armas, por la extensión del armamento técnico y por las posibilidades de la continuada producción técnica. El Ingeniero de la Técnica y Construcción de Armas ha ganado la misma importancia que el soldado que libra la batalla.

Para la Facultad de Técnica militar se han previsto en Alemania 8 Institutos, a saber:

- Física técnica;
- Balística;
- Química de Explosivos y de Gas;
- Medios de Exploración militar;
- Construcción de Armas;
- Técnica de Construcciones militares;
- Técnica de los Medios de Comunicaciones militares;
- Automovilismo militar.

El instituto de la Construcción de Armas comprenderá las siguientes subsecciones:

- Medios de Puntería;
- Armas especiales;
- Proyectiles y Espoletas;
- Automática;
- Materias primas;
- Electrotécnica aplicada;
- Balística para Ingenieros armeros;
- Química para Constructores de Armas;

- Laboratorio para controlar solidez y resistencia;
- Laboratorio metalográfico;
- Armería, Talleres, etc.

En la Facultad de Técnica militar se dedicarán a los estudios, simultáneamente, Oficiales, Suboficiales y soldados de las Fuerzas Armadas, como asimismo estudiantes civiles.

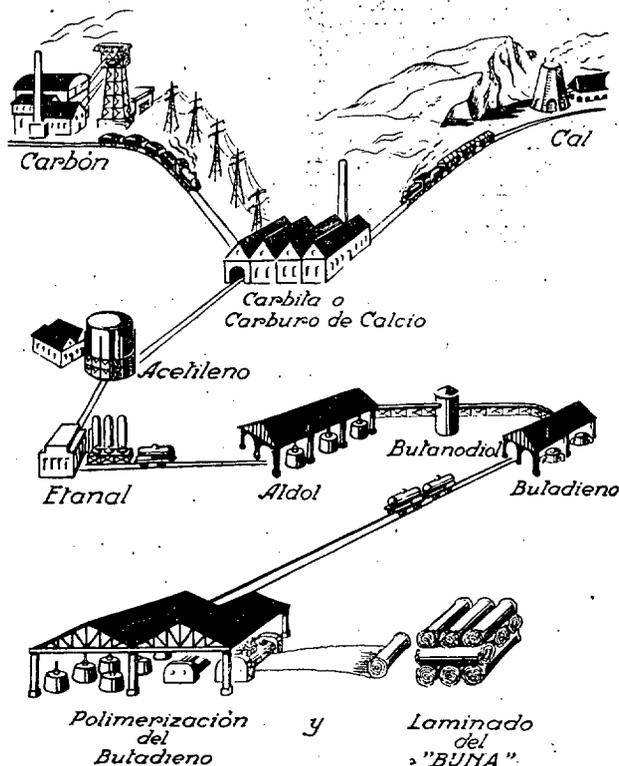
La fabricación del caucho sintético en Alemania.—El caucho es una primera materia de importancia primordial en la economía militar, sobre todo ahora que la motorización ocupa un rango superior en la organización de los Ejércitos. Efectivamente; el consumo del caucho, aun en tiempo de paz, ha llegado a adquirir proporciones tan considerables que los países fuertemente militarizados, carentes en su mayoría, en la metrópoli, del latex (producto segregado del árbol Hevea), o primera materia necesaria para su

fabricación, pensando siempre en la contingencia de un aislamiento económico o, en otra forma, autarquía económica, se han preocupado por la obtención sintética de dicho producto; tal es el caso de Alemania, que ya en los primeros años de la postguerra se ocupó de esta síntesis por procedimientos puramente alemanes, los cuales, en el transcurso del tiempo, se han ido per-

pecial para la industria de neumáticos para ruedas de automóvil; PERBUNAN, etc., todos ellos inalterables por la acción del tiempo y los agentes atmosféricos, y con un coeficiente de desgaste al frotamiento, por término medio, del 30 al 40 % superior al caucho natural.

Las pruebas de desgarramiento dieron resultados tan satisfactorios que el

BOSQUEJO DE LA FABRICACION DEL CAUCHO SINTETICO "BUNA"

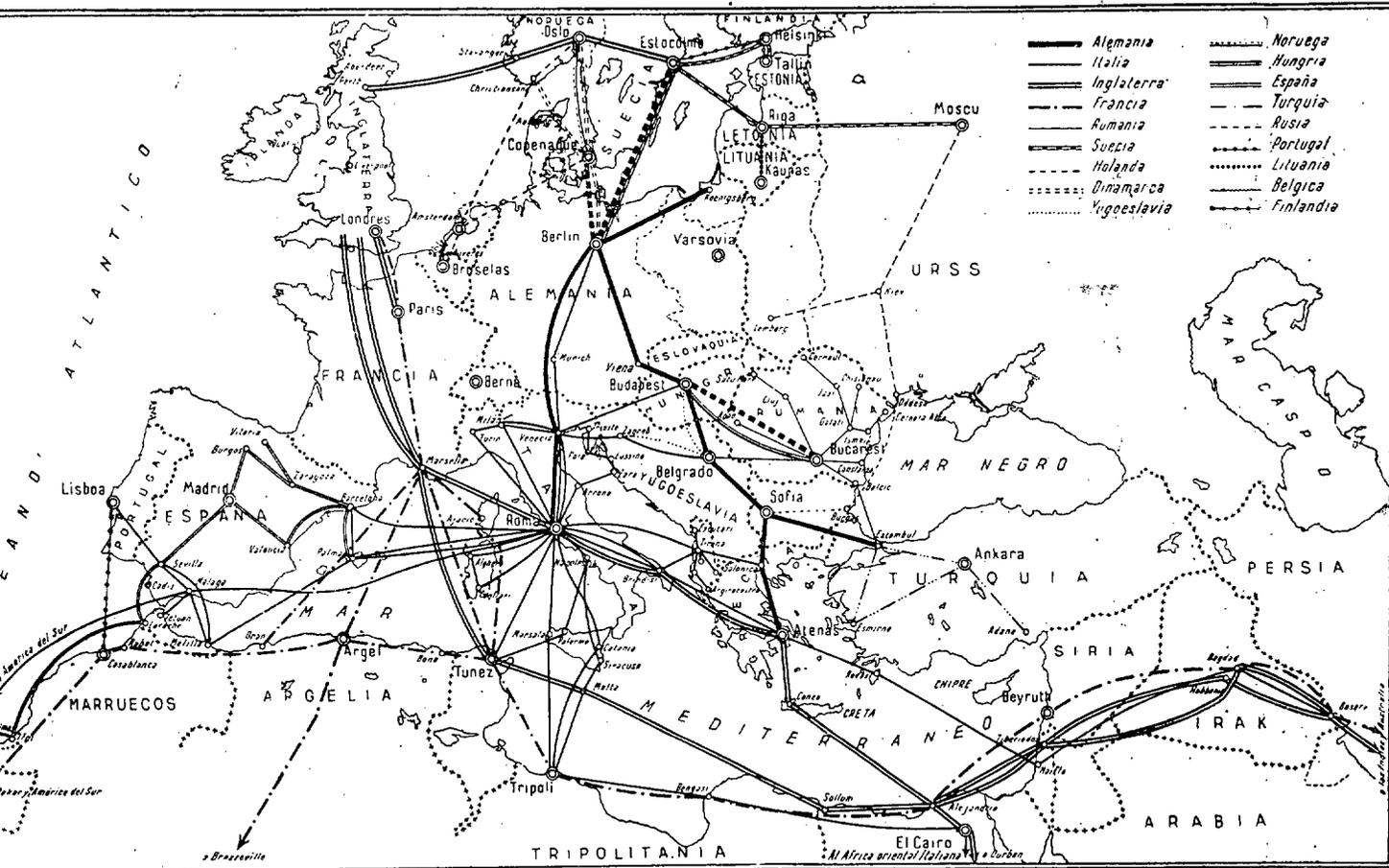


feccionando de tal modo que en la actualidad se pueden declarar como definitivamente logrados.

El caucho sintético BUNA, obtenido en Alemania, no solamente sustituye al caucho natural, sino que lo aventaja en sus cualidades de resistencia a determinados agentes químicos (grasas, aceites y bencina), pudiendo permanecer prolongadamente en su contacto sin perder la elasticidad. Esto, que a primera vista parece asombroso, no lo es tanto si se tiene en cuenta que desde 1880, época en que se descubrió la constitución molecular del caucho como derivada de la del Isopreno, no han cesado las investigaciones para desentrañar el proceso químico de su transformación. Así, en Alemania se obtienen hoy una diversidad de productos, tales como BUNAS, goma es-

Ejército alemán se decidió por calzar sus vehículos automóviles con neumáticos de esa fabricación y los resultados obtenidos con ellos en la campaña de Polonia dicen mejor que nada la calidad de este nuevo producto.

En el esquema que se acompaña se expresan gráficamente las distintas fases del proceso de elaboración y de qué manera, partiendo del carbón y la cal como primeras materias, se obtiene la Carbida o Carburo de Calcio; de ésta, el Acetileno, que por oxidación da el Etanal, y la polimerización de dos moléculas de éste, el Aldol, que a su vez, por hidrogenación, da el Glicol Butilénico o Butanodiol, que, nuevamente hidrogenado, produce el Butadieno, cuyos productos de polimerización son la BUNA, completamente acabada por procedimientos físico-mecánicos.



Croquis de las líneas civiles aéreas durante la guerra.

La aviación civil de los beligerantes en Europa.—Tal es el título de un interesante artículo firmado por H. H., inserto en la Revista «L'Aéronautique». Dice el autor que durante los primeros meses de la guerra el transporte aéreo de las Potencias en lucha se ha reorganizado como han permitido las circunstancias.

Alemania, afirma, guarda apreciablemente libertad de acción; al menos, de un modo teórico, según estas direcciones:

- hacia el Oeste, hasta la frontera aérea Oslo-Copenhague-Colonia - Stuttgart-Iago de Constanza.
- hacia el S. E. hasta Atenas y los límites Sur de Asia Menor.
- hacia el Sur, a través de Italia, y más allá hasta España y Portugal.

Prácticamente, Alemania no tiene montadas estas líneas, porque obtiene idénticos resultados por sencillos enlaces de los aviones de la Deutsche Lufthansa con las redes de las Potencias no beligerantes.

Así, al Norte, se ha restablecido el tráfico público en las líneas Berlín-Copenhague y Berlín-Stockholm, primeramente asociándose la «Lufthansa» con la D. D. L. danesa, de una parte, y con la A. B. A. sueca, por otra, y luego terminando por dejar en libertad a las asociadas para el tráfico efectivo.

Al Sur se ha restablecido la línea Berlín-Munich-Viena-Roma gracias a la «Ala Littoria».

Hacia el S. E. la «Deutsche Lufthansa» ha restablecido su servicio por Viena y Budapest, hacia Belgrado, Sofía y Atenas, y, después de ciertas negociaciones, se ha establecido un ramal, por Sofía, a Stambul.

La economía y la política alemana se benefician de estas comunicaciones, en consecuencia, estableciéndose los enlaces principales en las localidades siguientes:

- Copenhague, para Amsterdam y Oslo.
- Estocolmo, para Helsinki y Mos-

cú. (El servicio directo se estableció después.)

- Roma, para Trípoli, Madrid, Tánger, Lisboa, Las Palmas y América.
- Belgrado, para Bucarest, red rumana y el Mar Negro.
- Stambul, para Smirna, Ankara y Persia.

Claro es que el rendimiento de estos servicios está limitado, dice el articulista, por la necesidad de no tocar en territorios francoingleses, y así, no se puede sacar partido por Alemania de la escala en Libia, ya que la línea italiana hace escalas en Egipto. En cambio, los aviones alemanes podrán utilizar el enlace con el nuevo servicio italiano anunciado por la L. A. T. I., de Roma, hacia Río de Janeiro, por España, Río de Oro español, y el archipiélago portugués de Cabo Verde. Este enlace no será interrumpido más que en el caso de una eventual toma de tierra en suelo del Africa francesa.

INFORMACION BIBLIOGRAFICA

LIBROS

Disertaciones sobre Psicología y su aplicación a la carrera de las Armas.

Coronel Juan Fiol y Capitán Antonio de Cachavera.—Edit. Barberá, Castellón.—Precio, 3,50 pesetas.)

El Coronel Fiol y el Capitán Cachavera, en un folleto de 62 páginas, tratan con verdadera competencia de variadas funciones psicológicas con tendencia a orientar al que manda, al Oficial, especialmente, para el mejor conocimiento del soldado, considerando aquellos actos del individuo cuales son: el hábito, la herencia, la sugestión, la conciencia, el carácter, el temperamento y la neurosis, susceptibles de modificar y mejorar.

Los autores encaminan su estudio a lograr que el Oficial, valiéndose de su autoridad y de su capacidad intelectual, ejerza sobre el soldado una verdadera sugestión, encaminada a conseguir una obediencia ciega capaz de producir en momentos determinados las más altas empresas, y sobre carácter, analizan los cuatro temperamentos: sanguíneo, melancólico, colérico y flemático, con sus características especiales, que, conocidas por el Oficial, podrán ser convenientemente modificadas.

Respecto a la neurosis, analizan las producidas en el soldado por depresiones morales: pánico, temor, cansancio, agotamiento, emociones intensas que, con habilidad, puede curar el que manda si no están excesivamente arraigadas hasta el extremo de necesitar del facultativo.

El psicograma militar que tratan de conseguir los autores con sus «Disertaciones» es el de disciplina, conducta, aplicación, entusiasmo, atención, policía, amor al oficio, obediencia, puntualidad y compañerismo.

El acierto con que se tratan los temas apuntados hacen muy recomendable la lectura de este librito.

Los gases de combate. Capitán Médico M. Parrilla Hermida. 2.^a edición.—Ediciones Celta. Lugo. Precio, 7 pesetas.

El capitán Parrilla Hermida, dedicado hace años al estudio de la Guerra Química, ha publicado la 2.^a edición de «Gases de Combate», Manual que en 13 capítulos, a cual más interesante, da a conocer los distintos gases empleados en la guerra, tanto los tóxicos de acción general, como los tóxicos de acción local, tratando en otro capítulo de la guerra microbiana. Al estudiar a protección contra estos agentes quí-

micos da a conocer las máscaras empleadas en España y en el Extranjero, sus averías y conservación. Considera en dos capítulos la protección individual y la colectiva contra los vesicantes y de la desinfección del terreno y objetos gaseados. Se extiende en detallar en varias páginas la defensa anti-gás en el mundo y los servicios Z en la población civil, y termina el Capitán Parrilla su interesante Manual con la descripción en campaña de la táctica antiguas.

Doña Juana I de Castilla.—(Sanz y Ruiz de la Peña. La España Imperial.)

Y como subtítulo: «La Reina que enloqueció de amor».

Por los campos yermos de Castilla, en pleno invierno, marcha un cortejo. Unos hombres, con libreas reales, conducen a hombros una litera; tiene ésta la forma maciza y alargada de los bancos claustrales, un paralelepípedo largo y pesado, que desaparece bajo los paños negros galoneados de oro. Otra litera, de las que se usan de camino, portada por fuertes mulas engualdrapadas de negro, marcha detrás, y a través de las estrechas ventanas de sus costados se adivina, más que se ve en el fondo, la silueta negra enmarcada en toca blanca de una mujer joven. Unos cuantos hombres de a pie y a caballo completan el cuadro. Van éstos refunfuñando: que hubieron de pasar la noche pasada al raso y no de una noche estrellada, que cayó una lluvia pesada y blonda, que esponjaba al principio los vestidos y daba luego sensación de cilicio agarrándose fuerte a la carne en el roce de los vestidos empapados.

La mujer tiene la vista fija en la litera de delante; o se le secaron las ropas, o no parece preocuparse del frío que le entra por las rendijas de la mal ajustada litera. Solamente si alguno de los sirvientes de aquélla tropieza en algún guijarro de la mediana calzada, lanza primero un grito y se abalanza después al borde de su litera, maldiciendo con impropiedades el poco cuidado del mozo. A veces, ha recorrido tres o cuatro veces el mismo camino; otras paróse la caravana luengos días en un pueblecillo mísero, donde era difícil encontrar el sustento. Las dalmáticas sobrevestes de los servidores indican el rango de la casa a que pertenecen, y; sin embargo, ¿no será una partida de malhechores ese cortejo que escolta una caja pesada y larga y que apenas

se atreve a entrar en los sitios habitados?

La mujer es doña Juana de Aragón y de Castilla, y en la caja grande y pesada, con apariencias de banco claustral, va el cadáver de su esposo, de don Felipe de Austria, de aquel joven de tan hermosa apariencia que desde el momento que lo vió su prometida no sosegó ya con el pensamiento siempre puesto en su deseo y en el temor de que pudiera perderlo. No es Reina todavía; pero esa mujer, cuyo único pensamiento es el cuidado y el amor del esposo, está llamada a llevar sobre sus hombros el peso de una corona que aun no está terminada; pero que van forjando en Nápoles, en Granada y en Flandes los fieros artífices que terminan una reconquista. Es la hija, en quien la debilidad de su constitución recoge la herencia de una abuela que terminó loca y de un tío que fué impotente, y tiene tal poder en ella el atavismo ancestral, que si no se parece a sus padres, tiene, en cambio, los mismos rasgos de la madre del Rey católico; en su «suegrita», como la llamaba humorísticamente la reina Isabel.

Sobre la vida de este paréntesis de la historia de España, que es el espacio entre quien primero se pudo llamar Rey de la nación y quien aumentó el rango de la Corona, convirtiéndolo en un Imperio mundial, este libro sobre la hija de los Reyes Católicos, debido a la pluma de Sanz y Ruiz de la Peña, es un tomo más de la colección «La España imperial», que tan grandes servicios presta a la cultura nacional. El autor ha usado abundantes materiales de archivos para su obra, y publica al final del libro un índice bibliográfico muy completo. Sobre la enfermedad que padeció doña Juana se publica, además, un estudio del doctor Vallejo Nájera.—F. Delgado Piñar.

Ramón Cabrera.—(Mariano Tomás.)

Uno de los últimos libros que acaban de publicarse es el que con el título de «Ramón Cabrera» y el subtítulo «Historia de un hombre» lleva la firma de Mariano Tomás, ya especializado en esta rama de la literatura.

Y en verdad que parece leyenda: el hijo de una pobre viuda, el hijastro del batelero del Ebro, es empujado por derecho preferente que da su apellido a ocupar una capellanía, a la carrera eclesiástica; y ha de estudiar, él, que siempre fué «calle-altera», y es de obligación ser austero y formal, al

que goza más en las travesuras y bromas, a veces de mal gusto, de los estudiantes de su edad... y, sin embargo, esto es ya un escalón en la vida.

Un buen día, el que por discolorado es conocido y por estudiante de cura se ha de suponer es carlista, es detenido, y el forzado encierro de quien nació para los amplios horizontes mediterráneos subleva su sangre moza. Al salir decide vengarse; busca unos pocos de sus compañeros, los más atrevidos, y al campo, no en busca de la facción, porque la facción es él y para empezar, la no hace falta más que Manuel González, el administrador de Talavera, se lanzó solo con su hijo y un compañero, y años atrás el cura de Villaovado, el guerrillero Merino, no necesitó más que tres o cuatro mozos fuertes de su villorrio. Es jefe de un puñado de hombres; en la vida subió un escalón más.

Entre noches sin dormir, a veces días sin comer, al acecho de la ocasión de caer sobre la fuerza contraria, mozos sueltos y partidas se le van juntando; vence en numerosos encuentros y son bastantes los pueblos en los que domina como señor absoluto. Por fin se hace dueño de Cantavieja, plaza fuerte, y organiza sus huestes. El que empezó jefe de partida posee ahora un ejército con administración y hasta con artillería. Don Carlos le nombra General. Subida fué.

En el Maestrazgo que él domina hay una ciudad, Morella, que al amparo de su posición y de sus murallas guarda como una reliquia la bandera de Isabel. La suerte le ayuda y la ciudad es suya. Los grados de la milicia los ganó todos; pero hay aún una cosa que sólo un Rey puede dar. La capa blanca de oficial carlista cubre ahora al conde de Morella.

Pero este hombre, que consiguió, a fuerza de valor y audacia, ir subiendo los distintos peldaños de la escala social, lleva consigo un sino espantoso: el de ahogar en sangre todo lo que le rodea; y si a los prisioneros que coge, por no tener campamento donde mandarlos, los fusila y en correspondencia hacen sus contrarios lo mismo con los que ellos cogen, también será un General de la Reina el que mande fusilar a su madre, a lo que él responderá matando a su prometida sólo porque es familia de cristianos.

El libro de Mariano Tomás quiere ser una reivindicación, y contra el dictado de «tigre del Maestrazgo», con que fué motejado, opone él el sobrenombre de «un hombre», y verdaderamente que quien fué capaz de elevarse desde la choza de un pescador bien puede ser calificado de «todo un hombre».

La guerra en España. De Werner Beumelburg. 311 páginas. — Precio, 6,80 marcos.

Basándose en las propias observaciones, y en una extensa documenta-

ción oficial, ha escrito el autor alemán, por encargo del Ministerio de Navegación Aérea del Reich, la historia de la Legión Cóndor.

El libro de que se trata no es una obra que intente abarcar la historia completa de la guerra civil española en su aspecto militar y político, reduciéndose deliberadamente a la actuación de los voluntarios alemanes. Sólo en aquellos casos en que lo exige la finalidad de la obra se trata de los asuntos políticos, militares y de otra índole.

La historia de la Legión Cóndor la presenta el autor ante la mente del lector expuesta con la brillantez propia de su estilo.

La guerra de España ha sido no sólo un ataque impetuoso contra el enemigo, con inmediatos éxitos, sino una lucha tenaz contra el frío y el calor; una lucha de inauditos esfuerzos corporales, intelectuales y espirituales, que le han dado el carácter de una guerra de sufrimientos incompatibles.

Con razón escribe el autor, cuyo libro no pretende ser una síntesis de los acontecimientos y enseñanzas de la guerra, que el soldado alemán en esta lucha y en todas las misiones que se le han encomendado, ha rivalizado por sus hazañas y conducta con los que llenan con sus nombres y hechos heroicos la voluminosa historia militar de Alemania.

Nada de extraño tiene, por consiguiente, que el pueblo español liberado haya demostrado con entusiasmo y noble agradecimiento a los alemanes su cooperación en la guerra liberatriz.

Todos los camaradas que han sucumbido en España, han muerto y entrado en el templo del honor que el pueblo alemán, por cuya grandeza han sucumbido, erige en su corazón a su memoria.

Una documentación cartográfica, clara y general, y una colección escogida de láminas aumentan el valor de este libro, en el que se entona un himno inmortal al típico soldado alemán, y que, como tantos otros del mismo Beumelburg, contribuirá a vigorizar el espíritu militar del pueblo, y en particular de la juventud alemana. — (Del «Militär-Wochenblatt», 22 de diciembre 1939.)

LIBROS PUBLICADOS

La educación militar. General Ettore Grasselló. Casale Monte Ferrato. Edit. C. Cassone-L. 10.

El primer siglo de vida de los ferrocarriles italianos. Gen. Eurico Monti. Florencia. Sociedad Editorial Fiorentina. L. 18.

Los caminos romanos en la Italia occidental. Profesor Giuseppe Corradi. Turín. Edit. Paravia. L. 9.

Historia de la Gran Guerra. Operaciones militares. Francia y Bélgica, 1918. mayo-julio. Brigadier General F. E. Edmonds. Macmillan. Londres. Oficina histórica del Comité Imperial de Defensa. 1939.

Revista Internacional de Historia Militar. París. Edit. L. Soulier, 1940. *Los relatos del heroísmo.* Col. Alfredo Obici. Edit. S. T. P. E. S.

¿Es posible todavía una invasión? General Chauvineau. París. Edit. Berger Lerrault, 1939. Fran. 18.

Enseñanza del soldado de Caballería. 2.ª edición. M. B. Roma. Establecimiento Grafico Capriotti. 1939. XVII.

Las guerras de Federico II. General Salvatore Pagano N. Zanichelli. Edit. Bolonia, 1939. L. 30.

Historia del Imperialismo Británico. Instituto Fascista del Africa Italiana. Roma, 1940. L. 30.

Armamento de los principales ejércitos. Cap. Kurt Passow. Edit. J. F. Lehmann. Munich. Rm. 9.

Tánger inglés. Folleto del siglo XVII referente a la dominación inglesa en Tánger. G. Guastavino Gullen y F. Cuevas García. Tánger, 1939.

El libro de la Marina de guerra. Por el Capitán de Corbeta F. D. Busch. Editado por la Bong & CO, de Berlín (192 páginas y 176 ilustraciones). Precio, 4,80 marcos.

Moderno desarrollo de las armas de fuego. Por C. Cranx y O. v. Eberhard. 2.ª edición. Editado por la V. D. I. Berlín N. W. 7. 72 páginas. Precio, 2 marcos.

Inglaterra barrea el Canal. Por el Almirante Sir Reginald Bacon, traducido por el Capitán de Corbeta W. Jacobsen. Editada por el E. S. Mittler & Sohn. Berlín: 258 páginas. Precio encuadernado, 6,5 marcos.

Las nuevas leyes de la guerra. Por el Secretario de Estado Dr. Freisler y el Consejero Ministerial Dr. Krug. Editorial Walter de Gruyter & CO. Berlín, 1939. 159 páginas. Precio encuadernado, 8 marcos.

Descripción, manejo y servicio de la ametralladora 34, empleada como ametralladora ligera, ametralladora pesada y ametralladora antiaérea. Por el T. Coronel A. Butz. Partes 1.ª y 2.ª. Editorial R. Eisenschmidt. Berlín. Precio de los dos cuadernos, 2 marcos.

Historia de la constitución militar. Por Hermann Conrad. Volumen 1.º Editorial Max Hueber. München. 227 páginas, 19 ilustraciones. Precio sin encuadernar, 14 marcos.

Manual de aviación. Año 1939. Editado bajo la dirección del Ministerio del Aire por el Consejero Ministerial R. Schnitzler, Capitán de Aviación Feuchter e ingeniero Richard Schulz. Editorial J. F. Lehmann. München. 596 págs. Precio, encuadernado, 12 marcos.

La guerra subterránea. Comte. Verdún. Edit. Denoel. París.

China y Japón. Carlo Castagna. Edit. Emiliana. Venecia.

El petróleo en la paz y en la guerra.

Edgar Faure. Edit. Bibliothèque d'Histoire Politique Militaire et Naval. París.

La defensa antiaérea. G. Stellinguerff. Edit. «La Nueva Italia». Florencia.

El Arte de la Guerra en el mar. Almirante Oscar de Guiamberardini. Edit. Payot. París.

La guerra por la unidad germánica. Emilio Bobbio. Edit. Zanichell. Bolonia.

Imperialismo inglés. Umberto Gelmetti. Edit. Corticelli. Milán.

La diplomacia secreta: el espionaje político en Europa de 1500 a 1815.

J. W. Tompson y S. K. Padower. Edit. Payot. París.

El Pacífico. Girolano Piccione. Edit. «La Nueva Italia». Florencia.

Economía política y Nación en Armas. E. Manzini y M. Monterisi. Edit. Hermanos Bocca. Milán.

Discursos, alocuciones, proclamas, mensajes y declaraciones del Generalísimo Franco. Prólogo del Conde Galeazzo Ciano. Edit. Le Monnier. Florencia.

REVISTAS

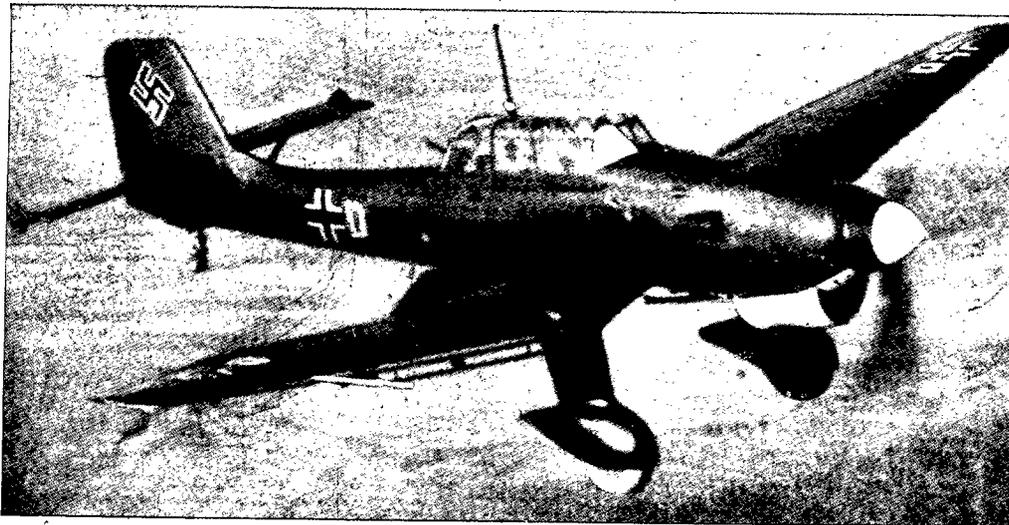
La aviación alemana: su organización y empleo. Forze Armate. Andrea Prevost, 20 febrero 1940.

El éxito de la aviación alemana en la campaña de Polonia, así como sus ataques a los convoyes marítimos en la guerra actual, hace que debamos fijar nuestra atención sobre el campo de ac-

ción de este Arma en todos sus aspectos, tanto en su organización total, lo mismo en personal que en material, como en sus métodos de combate.

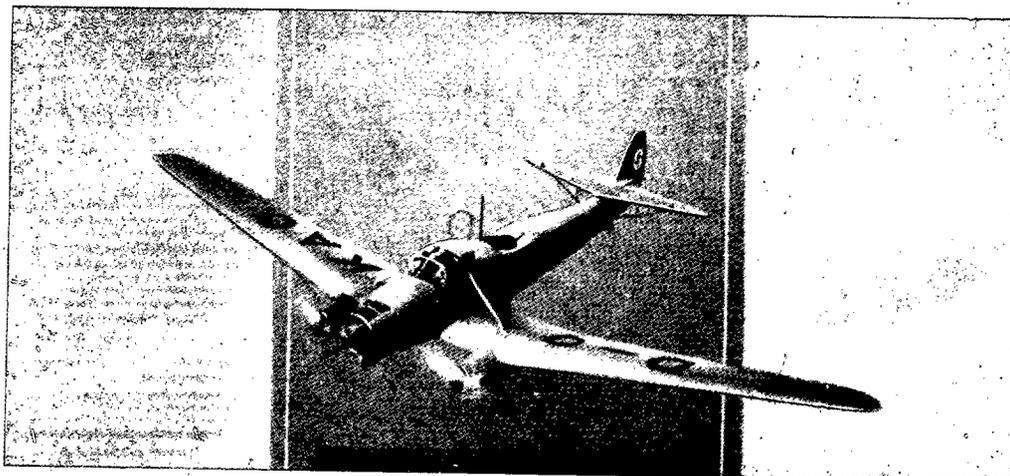
Las dificultades que a su desarrollo opusieron los aliados en el Tratado de Versalles no sirvieron sino de acicate para que los alemanes, ayudándose

por una propaganda tan inteligente como metódica, desarrollasen en el país su afición a esta arma para ellos prohibida, ingeniándose, por sus maravillosos vuelos a vela y su interesante aviación comercial, en organizar núcleos de pilotos y gente entusiasta de la aviación en número suficiente

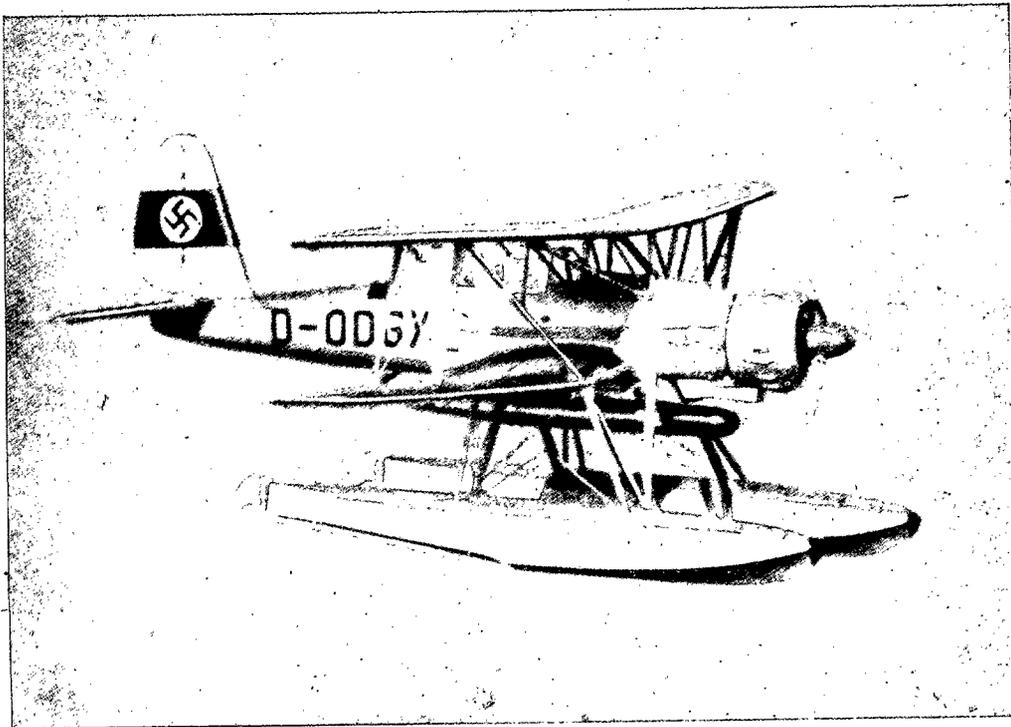
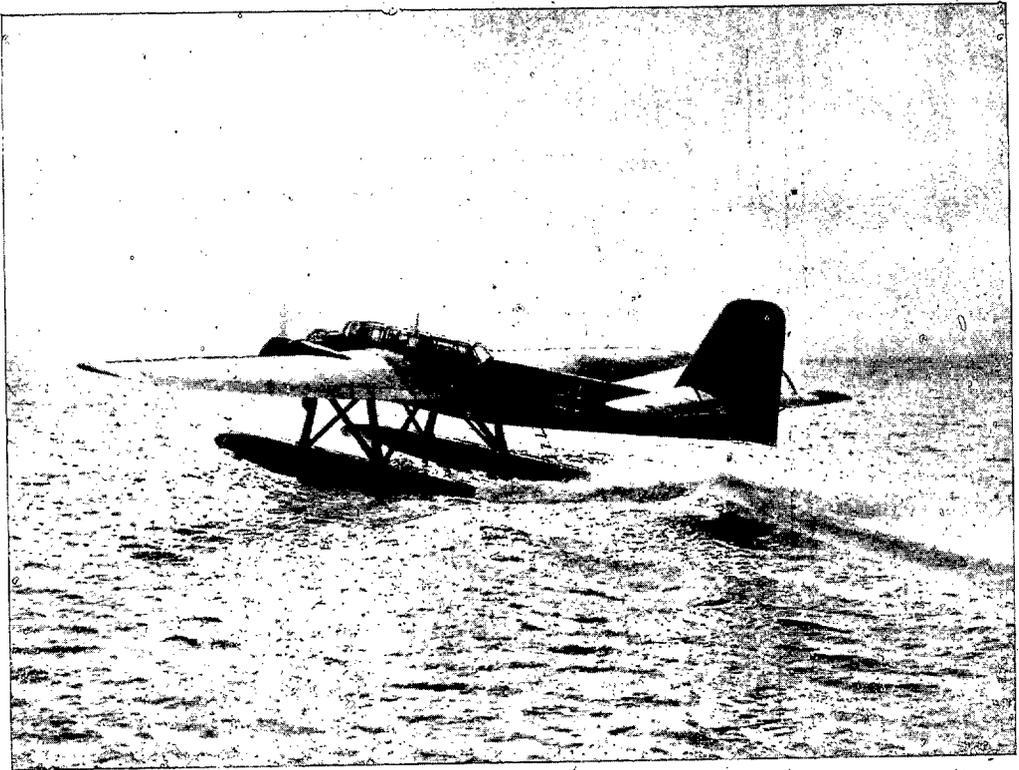


*Tipo Junkers, Ju 87.—
Caza en picado, monomotor, biplaza.*

Tipo Focke Wulf, Fw 58.—Bimotor de escuela de aplicación.



*Tipo Heinkel, H. e.
115. Bimotor, bom-
bardeo y lanza-
torpedos.*



*Tipo Arado, A. r.
95. — Monomotor,
lanzatorpedos, mi-
sión múltiple.*

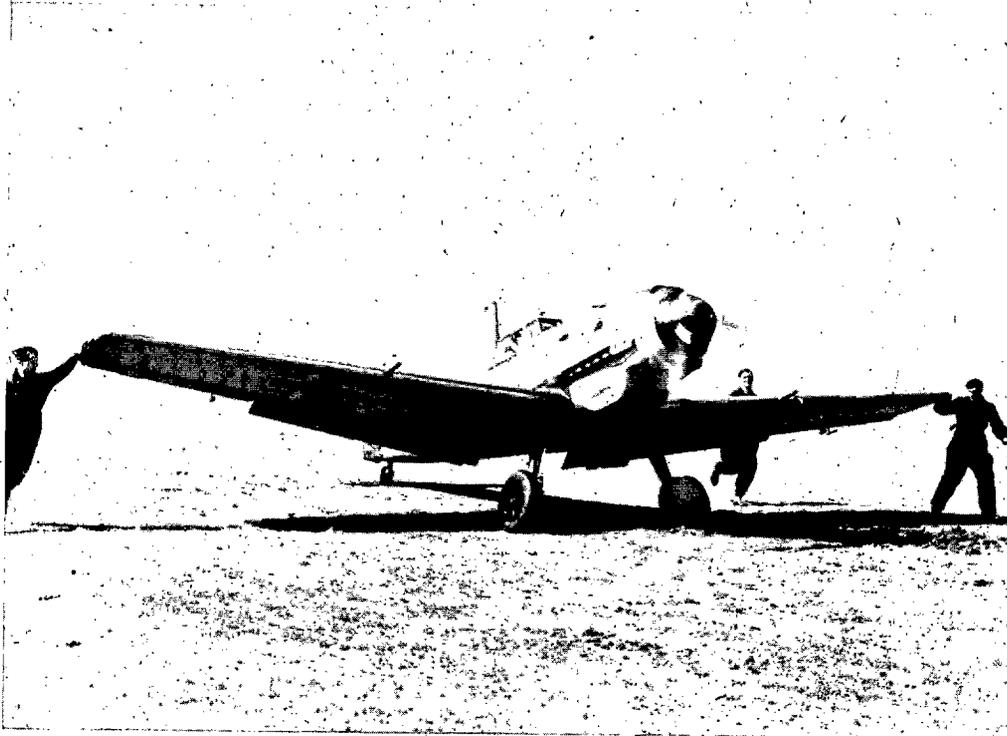
para que, llegado el momento de que hubiese aparatos en cantidad suficiente, sobrasen tripulaciones instruidas y arriesgadas capaces de pilotarlos.

El problema militar aéreo que se presentaba a Alemania era doble: el de la guerra marítima y el de la terrestre. Alemania no era suficientemente rica en dinero ni en tiempo que pudiese disponer de uno y otro para construir una Escuadra que oponer a la inglesa, y menos aún a las francoingle-

De ahí que el dinamismo alemán, especialmente desde que tomó el mando de la aviación el General Goering, encontrase la solución en una organización de tiempo de paz, la Lufthansa, donde concentró todos los órganos subsidiarios de la aviación comercial (industria aeronáutica, campos de aterrizaje, entrenamiento de personal, etc.), y que, llegado el caso e instantáneamente, se había de transformar en potente instrumento de guerra.

De bombardeo: Junkers, 87, 88 y 89, Heinkel 3 y Dornier 17, Z, con características semejantes que, aunque varían según tipos y misión que se les asigna, se les puede considerar como una media velocidad de unos 420 km. por hora, una carga de bombas de 1.500 kilos y una autonomía de 1.500 km.

Cazas rápidos: Tenían el conocido Messerschmitt B. F. 109, monomotor de 1050 c. v., con una velocidad má-



*Tipo Messerschmitt,
M. e. 109—Caza, mono-
motor, monoplano.*

sas reunidas, por lo que Ludenórrff, en su libro «Der Totale Grieg», sostiene que en caso de poseer una flota muy inferior a su adversario, no sería conveniente enfrentarla en una batalla naval decisiva, sino seguir una política guerrera que pudiéramos llamar de desgaste hasta concluir con aquella superioridad, y que para ayudar a este desgaste, así como para mantener un bloqueo eficaz, para defender las costas propias y atacar las contrarias, es para lo que se podía y debía emplear la aviación.

Por otro lado, en tierra se presentaba el problema de la línea Maginot, sobre la que era y es necesario volar constantemente si se quiere evitar ese factor tan decisivo en la guerra que se llama la sorpresa; cosa que sólo puede conseguirse estando siempre sobre aviso, reconociendo las concentraciones que a retaguardia y amparadas en esa línea puede hacer el enemigo, así como anotando cuidadosamente las variaciones que a diario experimenta.

Le faltaba la prueba material de su eficacia, y esa podemos decir se la proporcionó nuestra guerra civil, ya que los que han seguido de cerca los servicios de la Legión Cóndor pueden decir cómo han sufrido esa prueba los valientes pilotos que a nuestro lado volaron. La guerra de Polonia —verdadero éxito de aviación— ha confirmado rotundamente el valor del material usado y la pericia de sus pilotos.

Los prototipos comerciales, estudiados ya para esto de antemano, se transformaron en aviones de guerra, y en abril de 1936, al aparecer por primera vez su aviación militar, la encontramos constituida por seis divisiones (Luftkreise) a tres escuadras (algunas de 81 aparatos) y tres regimientos antiaéreos. Se emprendió en seguida la fabricación a un ritmo intenso, perfeccionando cada vez más los tipos en las vueltas, y dejando para instrucción en escuelas de pilotos los ya sobrepasados.

Los aparatos actualmente en uso en Alemania son:

xima de 510 km. por hora, armado de un cañón y dos ametralladoras, así como el Heinkel 112, con análogas características, y durante el curso de la guerra ha aparecido con viva sorpresa en los medios aeronáuticos otro Messerschmitt B. F. 110 Biplaza y bimotores con unos 2.000 c. v. y con una velocidad máxima de cerca de 600 km. y armados de dos cañones de 20 mm. y cuatro ametralladoras. Este aparato ha acompañado y ha cooperado con éxito al bombardeo de los convoyes marítimos ingleses en las últimas semanas.

Cazas acrobáticos: El Henschel Hs 123 con 810 c. v. y una velocidad de 430 km. por hora. Biplano muy manejable.

Cazas de combate: Además del Messerschmitt B. F., 110 ya citado, tienen el Heinkel H. e. 118 de 2.000 c. v. y una velocidad a 4.000 metros superior a los 500 km. por hora.

Reconocimiento cercano: Emplean para esto el aparato Heinkel 70 y el

Henschel H. S. 126 monomotor con 320 km. hora de velocidad.

Reconocimiento lejano: El servicio tiene el Dornier Do 17 Bimotor, el que con 1.800 c. v., obtiene una velocidad media de 350 km.; y una autonomía de 1.800 km, con unas características análogas a éste existe también un tipo Junker, el 86 k. que presta servicios semejantes.

Además de estos tipos de aparatos terrestres, existen, como es lógico,

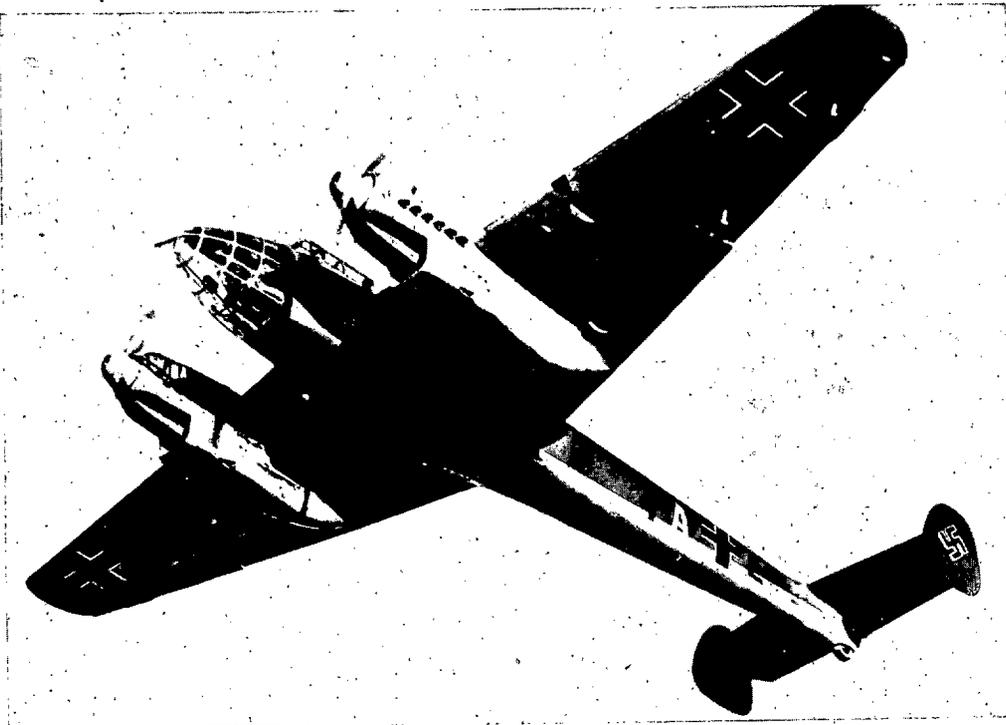
nian sino dos años escasos de vida) son superiores a otros en uso fuera de Alemania.

En cuanto a personal; tampoco pueden darse cifras, ni aun aproximadas, del que lo compone; pues si antes de la llegada de Hitler al Poder estaba disimulado y repartido entre diversas sociedades deportivas, de vuelo a vela, premilitares, gimnásticas, etc., ahora ya el secreto, como es natural, es absoluto, y sólo a título de información

mando, además de aquélla, las tropas y servicios necesarios, así como proveer a la organización del territorio en todo lo relativo a la defensa antiaérea.

El empleo de la aviación, no conocido de antemano por el secreto con que naturalmente se llevaban las directrices enviadas por el Alto Mando, parecía responder a los conceptos que se suponían en general, como primordiales en todas aquellas aviaciones en que la ofensiva aérea se concibe como fun-

*Tipo Messerschmitt, M. e.
110. — Bombardeo, bi-
motor.*



otros marítimos, hidroaviones, a los que Alemania ha dado su justo valor, y que, como los anteriores, tienen distintos modelos con las características necesarias para los cometidos de caza, reconocimiento y bombardeo que cada uno está llamado a desempeñar. Entre ellos, y por la novedad de su empleo, pues es el que posiblemente ha llenado de minas la costa inglesa, figura el Heinkel 115 bimotor de 1.500 c. v., capaz de transportar 800 kilos de bombas a 1.000 km. de distancia.

¿Cuántos aparatos tenía Alemania al empezar el conflicto? Se puede asegurar que nadie lo sabía con certeza, y los números que dan los técnicos oscilan entre los 6.000 y los 9.000. Pero aun los que suponen como cierto el primer número y no creen llegar al segundo, reconocen, además, la existencia de una reserva numerosísima, formada por tipos que los alemanes consideraban como anticuados, y que en muchos casos (no hay que olvidar que los anticuados tipos alemanes no te-

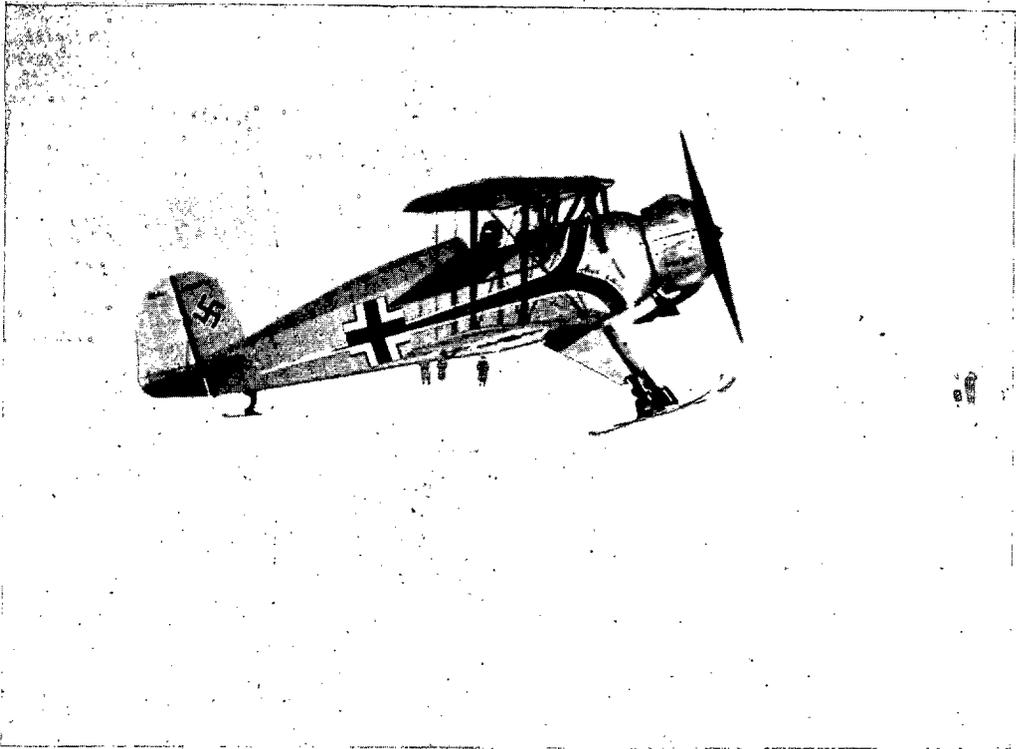
pueden darse algunas cifras de las que se puede deducir, por lo que se conoce, de su organización.

Así, por ejemplo, se sabía de la existencia de cuatro academias de oficiales (de las cuales una de ellas, la de Gatow-Kladow, proporciona, además de los oficiales de carrera, los oficiales técnicos necesarios), la de numerosas escuelas de suboficiales pilotos, así como otras cuatro academias de perfeccionamiento de especialistas, todas las cuales proporcionaban una cifra que algunos autores hacen oscilar de seis a ocho mil al año, y que seguramente se habrá incrementado de una manera formidable desde que empezó a actuar la aviación, en su marcha sobre Viena, y se vió ya el papel que desempeñaría en un futuro muy próximo.

En cuanto a su organización territorial, al principio de la guerra era semejante a la de los demás ejércitos; seis zonas o regiones aéreas, a cuya cabeza estaba un General de la flota aérea, jefe de la zona que tenía bajo su

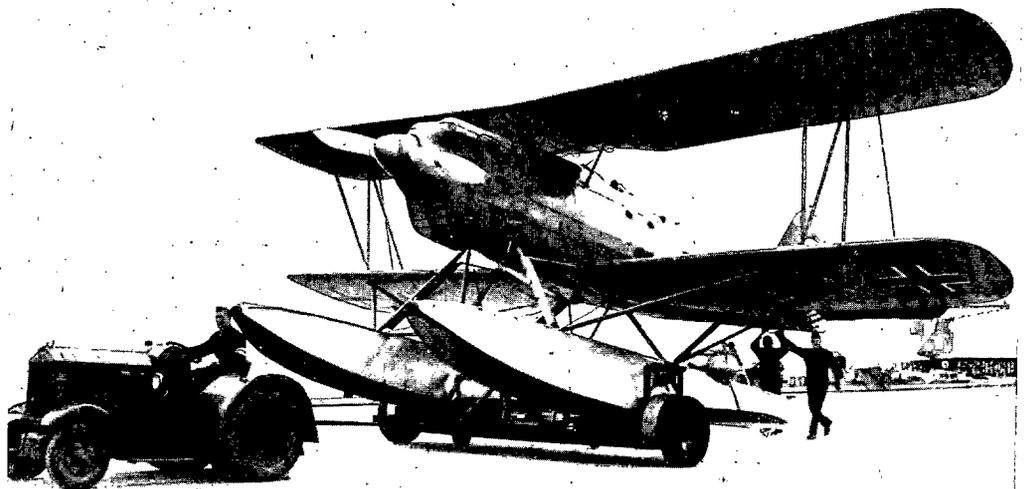
damental, o sea tratar de conquistar fulminantemente el dominio del aire, por la destrucción de la aviación contraria, y una vez conseguido esto, organizar la cooperación inmediata con los ejércitos de mar y tierra, destruyendo las vías de comunicaciones, centros vitales de éstas (estaciones, depósitos, muelles, puertos, señales, etc.), así como ametrallando o bombardeando las concentraciones enemigas, columnas en marcha, etc.

Así, vemos que en el amanecer del 1.º de septiembre de 1939 empieza en Polonia la actuación de la aviación alemana por el vuelo de una multitud de patrullas de bombardeo que con misiones perfectamente definidas, y protegidas a su vez por patrullas de caza, van obteniendo la superioridad sobre la caza enemiga, sorprenden numerosos objetivos terrestres, aeropuertos indefensos, depósitos de carburantes, núcleos ferroviarios, etc., y obran con tal rapidez y energía, que justo a las cuarenta y ocho horas de iniciada esta



*Tipo Heinkel, H. e.
114. Reconocimien-
to, monomotor, bi-
plano, biplaza.*

*Tipo Heinkel 60.—
Hidro de reconoci-
miento, monomotor,
biplano, biplaza.*



ofensiva el comunicado oficial alemán anunciaba cómo «la flota aérea lanzada contra Polonia domina por completo el cielo polaco».

Lo demás no es necesario recordarlo; la aviación toda (incluso, y quizá más aún la que se llamaba independiente), terminada esta primera parte, coordina su empleo en líneas y directrices con las columnas de invasión, las limpia su camino, impide las concentraciones de tropas adversarias, y al encontrarse sin enemigo en el aire, baja a escasa altura sobre trenes y columnas polacas, a las que destroza material y moralmente con sus bombardeos, ametrallándolas sin descanso y haciendo más y más fácil la victoria de las fuerzas propias.

Su actuación en cooperación con las columnas motorizadas fué sencillamente admirable, pues los elementos móviles que preceden en autos ligerísimos a las columnas, y que, esparciéndose en todas direcciones, efectúan los reconocimientos terrestres, eran sobrevalados paralelamente por elementos de exploración aérea que, en contacto con los jefes de estas vanguardias, les proporcionaban los informes necesarios para la seguridad inmediata, y de la misma manera los restantes escalones de la columna eran apoyados por su aviación, que, constituyendo un solo núcleo con aquéllas, estaban como ellas animadas de un solo deseo, de una sola voluntad: la voluntad de vencer.

El empleo, pues, de la aviación alemana en la guerra de Polonia podemos considerarlo como perfecto y dentro de las directrices que siempre supusimos como tales a la vista de las que diera Ludendorff, y que forzoso es reconocer, en esta guerra de movimiento tuvieron pleno éxito.

Por lo que se refiere al frente occidental, los datos que nos llegan del mismo son todavía inciertos, y adolecen, como es natural, de la parcialidad de las informaciones, según el origen de las mismas. Nada podemos indicar aún acerca de la acción en masa de las distintas aviaciones, así como de su empleo táctico, ya que, establecido el frente de una manera rotunda, sólo en reconocimientos de más o menos profundidad se han empleado las distintas aviaciones, reconocimientos que se puede decir es casi imposible evitar, y que se efectúan siempre con éxito cuando se hacen con aparatos volando a alturas superiores a 6.000 m. y con una velocidad mayor de la de 500 km. por hora, como son los tipos que en general están en uso en todas las naciones para esta clase de servicios.

La aviación alemana contra Polonia.

Con este título publica «L'Aéronautique» un interesante trabajo en el que se hace un estudio de la actuación de las dos flotas alemanas que intervinieron en la guerra de Polonia. Las operaciones militares, tanto terrestres co-

mo aéreas, fueron facilitadas por la extensión de las fronteras polacas y por la estación elegida perfectamente, ya que sólo a partir del 14 de septiembre han comenzado las circunstancias meteorológicas desfavorables.

El articulista hace un resumen de la intervención de las flotas aladas alemanas durante la breve campaña polaca. El día 1 de septiembre la «Luftwaffe» ha destruido, bombardeándolas, numerosas instalaciones militares, y singularmente los aeropuertos. A partir de este momento, la aviación teutona se hizo dueña del aire. Durante la jornada siguiente fué terminada de destruir casi totalmente la aviación polaca, al bombardearse los cobertizos y los campos, atacados en vuelo bajo por los aparatos germanos. En seguida la «Luftwaffe» ha multiplicado los ataques contra los nudos de comunicaciones, trastornando, y aun impidiendo, el transporte de las tropas enemigas. Los propios buques de guerra polacos sufren pérdidas considerables. El día 5 de septiembre los aviones alemanes mandaban sin disputa sobre el cielo polaco. El Ejército de la defensa se retiraba ya por entonces maltrecho. La aviación ha batido su retirada, y se ha empleado también contra las puentes de los ríos precisos en el repliegue. Las escuadrillas de asalto ametrallan los restos diseminados del Ejército de Polonia. La retirada le resulta muy difícil. Tan completa es la acción de las alas gamadas, y tan rápida la maniobra del Ejército, que el día 19 de septiembre el Mando alemán decide que la aviación propia no siga empleándose. En poco más de dos semanas la aviación germana ha consumado, aplastantemente, su obra.

El periódico parisino «Le Temps» del día 13 del mes citado se ocupaba de la forma del «ataque allemande brusqué». «Por primera vez se ha visto —dice el periódico— los efectos de un ataque brusco ejecutado con el concurso de un poderoso y abundante material moderno de motores, carros, automóviles y aviones. En realidad, las condiciones geográficas eran propicias. Los ataques alemanes se verificaron convergentemente. Los polacos se vieron atacados por fuerzas superiores, en número y en medios, antes de tener terminada su movilización. Rota con facilidad la cobertura, ha comenzado la explotación intensa y simultánea por las Divisiones blindadas, seguidas de unidades transportadas en camiones y de abundante aviación, que ha hostigado y ametrallado la retirada.

Por su parte, la «Neue Zürcher Zeitung» del 15 del citado septiembre, refiere, por pluma de un redactor militar, que la motorización ha abierto a la ofensiva todas las posibilidades. El Ejército alemán renueva así su vieja tradición, según la cual la ofensiva es la mejor defensa. Por primera vez se

ha visto en Polonia grandes Ejércitos motorizados actuando en íntima relación con una poderosa aviación. Los magníficos éxitos del Ejército de tierra en Polonia no hubieran sido tan definitivos sin las hazañas maravillosas del Ejército del aire. Con una rapidez sorprendente el Ejército del aire, en efecto, ha creado en Polonia la condición premilitar del éxito en una guerra moderna: el dominio del cielo.

Para el diario inglés «The Times», más importante que la acción de bombardeo ha sido, para la aviación alemana, la cooperación con las tropas terrestres. El Ejército polaco ha quedado ciego, siendo trastornados todos sus transportes, mientras que los alemanes tenían los suyos asegurados.

El mismo diario inglés relata cómo el día 1 de septiembre, antes de amanecer, más de mil aparatos germanos de los Cuerpos aéreos de Viena, Berlín y Prusia Oriental, secretamente desplegados ante sus objetivos, franquearon la frontera, sorprendiendo a los polacos, y atacando los aeropuertos, las fábricas y los almacenes, cegando al mismo tiempo la artillería de la D. C. A. «En algunas horas —escribe—, la aviación polaca quedó completamente aplastada, sus campos revueltos, su personal diezmando.» Los alemanes explotaron en seguida la situación, lanzándose vigorosamente a la batalla. Cracovia, Posen, Torum, Kattovice, etc., fueron atacadas en vuelo picado o rasante a 50 metros, sin riesgo por la falta, casi absoluta, de D. C. A. Los bombardeos de Varsovia contribuyeron a desorganizar la suprema dirección política del país. Durante ocho o diez días, la aviación alemana se ha empleado sólo sobre objetivos militares, para romper rápidamente la resistencia enemiga en combinación con las divisiones mecanizadas.»

La acción vertical de las tropas de aviación. Militär Wochenblatt. 12 enero 1940. Sin firma.

Recientemente se ha publicado en una revista militar holandesa un artículo con este mismo título —«Lufttruppen»—, en el que se hacía referencia a las peculiaridades de empleo de las tropas paracaidistas y todas aquellas otras que pudieran transportarse por medio de la aviación.

El Ejército ruso es uno de los que ha dedicado atención preferente a esta nueva modalidad del empleo de las tropas, llegando incluso a poner en práctica una nueva concepción estratégica «vertical» durante las maniobras llevadas a cabo en Kiew durante el año 1935, en el orden siguiente: objetivo a conseguir era un aeródromo situado a 20 km. de la retaguardia enemiga. Primeramente se preveía la destrucción de las defensas aéreas y antiaéreas del mismo por medio de bombas y fuego de ametralladoras, y una

vez esto conseguido, se lanzaba, por medio de paracaídas, un batallón compuesto de unos 600 hombres, e inmediatamente después las ametralladoras y cañones de acompañamiento, igualmente por medio de paracaídas. Algún tiempo después se lanzaba, por el mismo procedimiento, un segundo batallón de las mismas características. La misión de estos batallones era ocupar y montar la protección del terreno para ser utilizado como campo de aterrizaje de las restantes tropas que las seguían, y que en número de 5.700 hombres de todas las armas y servicios, con sus municiones e impedimenta, constituía un núcleo de relativa importancia que atacaría por la retaguardia al enemigo, decidiendo favorablemente la lucha.

Las apreciaciones críticas de la Prensa profesional no señalaron con ocasión de estas maniobras, unidad de criterio, manteniéndose, por lo general, en una postura de escepticismo sobre el resultado de esta nueva estrategia. De todos modos, con esto se consiguió abrir un nuevo campo de experimentación, en cuya tarea se ocupa el articulista holandés, proponiendo cuatro diferentes posibilidades en el empleo de esta nueva arma especial.

Como primer caso de empleo ventajoso, se ofrece la misión de quebrantar la potencia aérea enemiga, especialmente en su organización de los aeródromos. Para esto es objetivo esencial el aniquilamiento de sus bases aéreas de primera línea, que es a lo que se atendería preferentemente. La organización defensiva contra tales ataques requeriría una información puntual de la presencia de la aviación contraria y una rápida actividad de los servicios de alerta. Además, las fuerzas del campo de aviación deberán estar instruidas para repeler esta clase de ataques.

Un segundo ejemplo es la aplicación táctica de la concepción «vertical» a que antes hemos hecho mención. Un caso práctico tuvo lugar durante las maniobras del distrito de Moscú en el año 1936, en las cuales decidió la lucha entre una División Acorazada y otra de Caballería, el aterrizaje en la retaguardia, de esta última, de un batallón de paracaídas, que la atacaron de revés. Vemos, pues, que con una tal concepción se pueden perseguir tanto objetivos tácticos como estratégicos, en la cooperación de las tropas terrestres con las del aire. Como medida a tomar para defenderse de esta clase de ataques, es conveniente prever una reserva atenta, que a su vez esté apoyada por ligeras fuerzas de aviación.

Otra posibilidad de actuación pueden encontrar estas fuerzas para forzar o impedir la retirada del enemigo sobre pasos obligados, tales como vados, desfiladeros, etc. Durante las maniobras rusas del año 1936, también se

llevaron a cabo varias prácticas de esta índole, como las de Transcaucasia, en las cuales se buscó el efecto de sorpresa, lanzando tropas paracaídas sobre la retaguardia enemiga en una carretera de paso obligado a la salida del cruce de un río. La defensa en este caso sería colocar fuertes defensas antiaéreas en los pasos estratégicos peligrosos y en estrecha colaboración con algunos aparatos de caza.

Por último, también existe la posibilidad de distraer o cortar las reservas enemigas, impidiéndolas el logro de su misión, de la misma manera que en el caso anterior. En el mencionado año 1936 se ejerció esta teoría en la Rusia Blanca, con una masa de tropas lanzadas en paracaídas (1.200 hombres, 150 ametralladoras y 18 cañones), que se establecieron buscando el apoyo natural de un curso de agua, cortando el paso de la reserva enemiga en su marcha hacia la primera línea. Como norma de defensa en este caso preconiza el autor la conveniente distribución de las reservas propias en lugares estratégicos.

SUMARIOS

L'AIR (2 marzo 1940).—Las operaciones aéreas en la guerra, L. L. L.—Pilotos y equipos 1940, Laurent-Eynac.—El bombardeo, René Michel.—En el Ejército del Aire.—¿Dónde está nuestra producción aeronáutica?, General X.—Nuestros aviadores con permiso, Martine de Breteuil.—Crónica de aviación civil, J. O.—Los Jefes de la Royal Air Force: El mariscal en Jefe del Aire Sir Cyril Newall, J. B.—Cuidonia, capital de la Aviación italiana, Georges Febrier.—El avión Curtis «Falcón», tipo 22, R. C. Wood.—Cómo se realiza la inyección directa de los motores Junkers, C. R. Hamel.—Comentarios de la Prensa.—A través del mundo.—Noticias diversas.

L'AIR (26 marzo 1940).—La guerra aeronaval; sus características a los ocho meses de guerra, Pelle de Forges.—El primer portaavión alemán: El Graf Zeppelin.—Mecánicos y especialistas.—La guerra de minas, Historicus.—Las minas submarinas, R. Janvier.—El bombardeo en picado.—La infantería del aire, Jean Routhier.—La colaboración francobritánica; glosario de términos aeronáuticos, A. L.—Los comentarios de la Prensa.—En el Ejército del aire.—Las novedades técnicas en el mundo.—A través del mundo.—Informaciones.

REVUE DE PARIS (15 marzo 1940).—A los seis meses de guerra, Jean Mistler.—Política escandinava.—Los jinetes sin espuelas, Jean D'Escue.—El Juramento del Profeta, Gabriel Hanotaux.—La situación en el

Extremo Oriente, A. H. Brodrick.—Un anglofrancés: Georges du Maurier, Maurice Lanoise.—El África Occidental francesa en guerra, Georges Le Fèvre.—Superfilm, Jane Allen.—Las operaciones militares, General Brosie.

REVUE DE PARIS (1.º abril 1940).—Infantería, por Alexandre Arnoux.—El General Georges, por Ignotus.—Ariel en la tempestad, por André Suarès.—Las tres Alemanias, por Paul Olgner.—Caballeros sin espuelas, por Jean d'Esme.—Las razones de la neutralidad suiza, por Robert de Traz.—La granjita, por H. E. Batters.—Cómo fué negociado el Pacto germanosoviético, por Armand Pierhal.—Hacienda de guerra francesa, por Ed. Giscard d'Estaing.—La ofensiva de paz y Finlandia, por Roland de Marés.—Selma Lagerlof, por Marcel Thiebaut.—Cuadros de París.

LA LEGION ETRANGERE (enero-febrero 1940).—El... regimiento extranjero de infantería primeramente llamado al frente de Francia, G. R. Manne.—Una escuela de heroísmo: Finlandia, Jean Brunon.—Un batallón de la Legión Extranjera en Arkhangelsk, Teniente Solovieff.—Los jefes de la Legión: El General Nicolás, un legionario.—Condecoraciones de fantasía en el Sahara, Lieutenant-Colonel Doury.—Una bandera de honor ofrecida por la ciudad de Marsella al regimiento de Hohenlohe en octubre de 1830.—Libros y Revistas.—La vida de los regimientos.—Pasatiempos.

L'AERONAUTIQUE (febrero de 1940).—Los límites de la guerra aérea.—El avión gigante de transporte «Air-Wibault», Miquel Wibault.—La técnica Heinkel de refrigeración por vaporización, según los certificados del constructor.—La guerra aérea en Finlandia.—Guerra en brecha.—Modalidades del ataque al suelo por avión.—Notas sobre el tiro aéreo.—El equipo móvil del aeródromo la base Couse.

LE MOIS (núm. 110, 5 marzo 1940).—Propagandas orales y propósitos ingenuos, por R. G.—Nuestro aliado: El Canadá, por Florián Delhorbe.—La Fortificación alemana, Chaetaunevf.—Los Escandinavos y el aprovisionamiento del Reich, Louis Tissot.—Una ciencia nazi: La Propaganda, Louis Lonay.—La misión de Sumner Welles.—Las emisiones en lengua extranjera de la radio francesa.—La cooperación económica de los aliados y los sueños de la federación.—Objetivos de guerra y objetivos de paz, F. D.—La influencia de la circulación oceánica sobre la emigración de los peces de mar, J. Delevsky.—La moral en la técnica militar. **

REVUE DES QUESTIONS DE DEFENSE NATIONALE (t. III, número 3, marzo 1940).—Vaubau y nuestras fortificaciones del N. E., por el General Debény.—Frente oriental y frente occidental, por el General Schweisguth.—El Báltico, por Mauricio Pernot.—Alsacia, problema de Defensa Nacional, por Jules-Albert Jaeger.—La movilización de la mano de obra, por Aurele Gilbert.—De la necesidad de las restricciones en tiempo de guerra, por André Platier.—Las alturas máximas y la aviación militar, por De l'Escaille.—Crónicas militar, aeronáutica, marítima, colonial, diplomática y económica.—Bibliografía.

DIE PANZERTRUPPE (Las tropas al servicio de los tanques, febrero 1940).—Práctica de la conducción y marcha de una columna motorizada, Capitán Von Nida.—Tanques y carros blindados en Francia e Inglaterra.—La aviación como auxiliar de las tropas acorazadas, Paschasius.—El indicador de accidentes, Dr. Ing. Leutze.—Relatos de la campaña.

WISSEN UND WEHR (Ciencia y Ejército, febrero 1940).—Nota necrológica sobre el General Kundt.—Crónica de la guerra actual.—El hierro en la guerra económica internacional durante la guerra mundial, Dr. F. Friedensburg.—El potencial de rendimiento ruso, Manfred V. Busch.—Un estudio comparativo sobre la capacidad industrial de los beligerantes o «Guerra de Fábricas», Dr. T. Steimle.

DIE DEUTSCHE VOLKSWIRTSCHAFT (La economía nacional alemana, 1.º marzo 1940).—Lucha contra las plutocracias.—¿Qué hay que debatir?—Signos de debilidad en la producción de aceros en los países enemigos, Dr. Volkmar Muthesius.—Movilización de las fuentes de energía, A. Friedrigh.—Tareas de las Compañías privadas de seguros de enfermedad, A. Schneider.—Información económica.—Nuevo derecho económico.—Balances y Memorias de sociedades.

DER VIERJAHRESPLAN (El plan cuatrienal, 5 marzo 1940).—Contra la disminución de la capacidad adquisitiva, R. Walther Darré.—Aseguramiento de la producción, Hervert Backe.—Problemas comerciales en la guerra, Franz Hayler.—La Feria de Viena: Puerta hacia el Sudeste, Hans Rehbeck.—Mirador económico.—Información extranjera.—Bolsa y Mercados.—Boletín Oficial.

RASSEGNA ITALIANA (núm. 261, febrero 1940).—Sin Dios, La Rassegna italiana.—Lo heterogéneo de las fronteras y los acontecimientos mundiales, J. Evola.—El dominio de los mares y la guerra económica, Giuseppe

Caputi.—¿Resucita el teatro?, Achile Fiocco.—Política internacional, Politicus.—Libros italianos y extranjeros, Salvatore Rosati.—Historia de la revolución fascista, R. Farinaci.—*Rassegna del Mediterraneo e della espansione italiana*.—La nueva China, La Dirección.—La política indígena africana en relación con el cristianismo y el islamismo, Romolo Tritoni.—La esclavitud en Etiopía. Cómo era y cómo ha sido terminada, Francesco Valori.—Libros coloniales y de Ultramar, E. Anchiéri, E. Migliorini.

RASSEGNA ITALIANA (núm. 262, marzo 1940).—Finlandia y Europa.—La importancia de la obscuridad en la protección antiaérea, General Anacleto Brouzuoli.—El antibolchevismo de los Estados Bálticos, Augusto Stravieri.—Política internacional, Politicus.—Libros italianos y extranjeros, Salvatore Rosati.—Balance de un viaje, La Dirección.—Las nuevas consultas corporativas del Africa italiana y la política económica imperial, Riccardo Astuto.—La ignorancia diplomática en la agresión abisinia, Documentos de la guerra mundial, Mario Toscano.—Libros coloniales y de Ultramar, G. Fornari y S. Rosati.

L'UNIVERSO (El Universo, marzo, 1940).—La nueva sede del Instituto Topocartográfico del Imperio, X. X. X.—Medida de distancias por el método de la «pequeña base» en el relieve en las escalas de gran denominador, Alfredo Ginducci.—De Assab y Gibulí al Garamollata, Michelz Costani.—Bucovina, Transilvania, Besarabia y Dobrugja, Doctor Salvatore Sibila.—Cartografía.—Noticiario.—Bibliografía.—Apéndice.

GERARCHIA (Jerarquía, marzo 1940).—Palabras a los jóvenes, Ettore Mutti.—Latifundio de la cultura burguesa, Silus.—Mística fascista y mística totalitaria, Mario Rivoire.—El pueblo y el valor, Icilio Petrone.—La marcha de los negros en los Estados Unidos.

REVISTA AERONAUTICA (marzo 1940).—La batalla aérea de Aragón, Giuba.—El bombardeo en choque, Alfonso Lidonni.—Desarrollo de la red aérea italiana en 1939, Alfonso Pirozzi.—Los fenómenos atmosféricos en la estratosfera, Filippo Eredia.—Teoría sobre la administración del material especial de aeronáutica, Luigi Candela.—El monoplano Heinkel «He50».—La industria aeronáutica en el Protectorado de Bohemia y Moravia.—La importancia para las construcciones aeronáuticas del empleo de materiales ligeros.—El empleo de las aleaciones de aluminio en las construcciones aeronáuticas.—Aeronáutica civil.—La posición aérea en el Pacífico.

co.—El aprovisionamiento de esencia en vuelo.—Carro transporte para aeroplanos.—La aviación civil holandesa.—La aviación civil rumana.—Actividad de la aviación comercial en los Estados Unidos.—Revista de Revistas.—Bibliografía.

RIVISTA DI ARTIGLIERIA E GENIO (marzo 1940).—Estudio sobre el transporte del tiro, F. Arpaia.—El Ejército soviético en la campaña de 1920 en Polonia, General P. Ago.—La alimentación con metano de los vehículos automóviles, con Artillería, G. Mancinelli.—Solución del problema principal de resistencia de la artillería, general G. Mascarucci.—Alemania. Cómo estalla una granada en el aire.—Japón. Motorización de la artillería.—Finlandia. Armamento del Ejército.—Francia. Tractores para cañones anticarro.—Inglaterra. Prueba de resistencia de altos explosivos en las obras de cemento.—Holanda. Cañón de Infantería.—Estados Unidos. El «Formex», nuevo aislante para conductores eléctricos. Cañón anticarro de 37. ^m/_m.—Suiza. Obús de 105 ^m/_m.

L'ITALIA D'OLTREMARE (La Italia de Ultramar, marzo 1940).—Dos métodos de gobierno en las colonias.—Recuerdos y experiencias, Mario Sani.—La escuela en Libia C. Z. Ornató.—El Oeste Etiópico, Nollega cuenca metalúrgica y panorama de fortuna, M. de G.—Razas y racismo en Africa, Rafaele Corso.—Tradiciones populares tripolitanas.—Con los peregrinos de la Meca, Gino Cerbella.—La Italia para sus súbditos del Imperio.—El servicio móvil de asistencia oculista en Eritrea, Arturo Signore.—Productos y posibilidades agrícolas en el Africa nuestra y en el Africa de los otros, Giulio Imperatore.

RIVISTA DI COMISSARIATO E DEI SERVIZI AMMINISTRATION MILITARI (enero-febrero 1940).—Cortar los víveres al enemigo fué siempre una buena operación de guerra, Gen. Ambroglio Bollati.—La administración y los suministros militares en la Historia, Magg. Carlo Gregorio.—Principios generales de las leyes y reglamentos para la administración del patrimonio y la contabilidad general del Estado, Francesco Saccorotti.—El control sobre los gastos del Ejército, Domenico Rabotti.—La póiza del combatiente Colonn Eurico Bernini.—Disciplina y limitaciones del consumo de los alimentos, Colonn Orazio Mónaco.—Las enseñanzas zootécnicas en el cuadro de la autarquía alimenticia, Valentino Crea.—Los recursos económicos de las tierras italianas de Ultramar: Albania, Emilio Sranin.—La trituration del grano en los establecimientos de subsistencias militares, Lug. Alviero Biscarini.—La evolución

de la industria arrocera en Italia.—La movilización financiera de Alemania, Michele Grossi.—Disciplina corporativa en las provisiones para el Ejército, Magg. Pietro Farnetani.—Libros.—Revistas.—Periódicos.—Apéndice.—Movilización económica e intendencia militar, Intent. Laporte.

RIVISTA DEI CARABINIERI REALI (marzo 1940).—La España de ayer y la España de hoy, Gen. Giuseppe Pieche.—Algunos aspectos del arma de hoy y de mañana, T. Coronel Dino Tabellini.—Indígenas Somali, T. Coronel Ulderico Brengo.—Septiembre 1870-febrero 1929, Mag. Gino Ercolani.—Los poderes de la abstención con respecto a la vida social, Cap. Giuseppe Finelli.—Libros, revistas y periódicos.—Noticiero militar.—Policía extranjera.—Varios.

THE FIGHTING FORCES (Las fuerzas combatientes, núm. 5, diciembre 1939).—Confederación de Europa, por Lord Davies.—La campaña polaca, por el Teniente Coronel A. H. Burne.—El frente Oeste.—La Marina en la guerra.—La guerra en el aire.—El Parlamento y la guerra, por el Teniente Coronel J. R. J. Macnamara. M. P.—Nueva estrategia aérea, por «Ajax».

INDUSTRIA BRITANICA (número 105, abril 1940, Londres).—Medidas para el fomento de la exportación.—El Auxilio Social en la Gran Bretaña.—Notas editoriales. El mercader en tiempos de guerra.—Bombas inglesas modernas.—Máquinas y aparatos nuevos.—Novedades.—Revista azucarera.—Cañas de azúcar resistentes al frío.—Mantenimiento de la maquinaria eléctrica.

REVISTA MILITAR (núm. 1, enero 1940, Lisboa).—Las conmemoraciones centenarias en la defensa del Imperio, Contralmirante F. A. Pereira Silva.—La apertura de la Escuela Central de Oficiales, General A. Conceiro de Alburquerque.—La instrucción ecuestre del recluta, Tent. Joao Baptista Machado.—Premios de colaboración: Almirante Augusto Ossorio y

Mozambique.—Resumen de publicaciones oficiales.—Crónica de la guerra europea.—Bibliografía y Sumario de Revistas.

REVISTA MILITAR (Lisboa, número 2, febrero 1940).—Cursos de guerra naval, Contralmirante A. Botelho de Sousa.—Paso de ríos, Mayor, Eduardo Pires.—La instrucción ecuestre del recluta, Teniente Joao Baptista Machado.—Crónica de la guerra europea.—Bibliografía y sumario de revistas.—Anexo.—Resumen de publicaciones oficiales.

REVISTA DE MARINA (Valparaíso, diciembre 1939).—Elementos de organización, R. Santibáñez.—Máquinas de sonar electroacústicas, A. Yessen A.—Jellicoe en el Almirantazgo, L. Andrade L.—La visitadora social y su trabajo, V. Martínez.—Lord Cochrane y el 5 de noviembre de 1820, H. Frías Z.—El poder de la aviación, J. C.—Almirante Montt, L. A. Molina.—Apoyo a artilleros nacionales, J. C.—Formación de una conciencia naval, E. Sapata, 13.—«Estímulo» en la Armada, L. Andrade L.—Estudio psicológico, J. Luna S.—Instrumento de medida.—La guerra naval y la aviación, E. W. Kruse.—Vapor de alta temperatura.—Del libro «Leadership» Parker.—Informaciones.—Crónica nacional.

CULTURA MILITAR Y NAVAL (Habana, enero, 1940).—Maceo.—Una hazaña aérea de la gran guerra.—La aviación militar.—La flota de guerra de los EE. UU.—El ejército británico.—La ilimitada resistencia financiera inglesa.—Facultad de mando militar.—Conferencia por un alumno de la Escuela de Oficiales.—Europa desde Napoleón hasta Hitler.—La Cruz Roja.

REVISTA MILITAR Y NAVAL (Monte video, noviembre-diciembre 1939).—Conferencia de táctica general, Coronel Pedro Sicco.—Apuntes de Geografía Militar, Mayor Alberto Bergalli.—Algunas ideas sobre la defensa Nacional, Cap. F. Volpe.—El Regimiento de Caballería divisionaria den-

tro de la División, B. Domínguez y B. García.—La guerra del aire, traducción del francés, T. Coronel S. Barú.—Táctica aeronáutica valor educativo de la acrobacia aérea, Cap. P. A.—Temas tácticos.—La monta moderna, traducción del Cap. A. Z.—Instrucciones relativas a la instalación y manejo del Radiogoniómetro marino de Marconi.

REVISTA DE OBRAS PUBLICAS (1.º marzo 1940).—Palabras del Caudillo sobre la reconstrucción nacional.—Las obras públicas en la guerra española, Alfonso Peña.—Torres Quevedo, Pedro M. González Quijano.—Juan de la Cierva, Conferencia del Excmo. Sr. D. Pedro González Bueno.—Curvas de frecuencia, Pedro M. González Quijano.—El suministro de Energía eléctrica en Madrid bajo el dominio rojo, Enrique Becerril.—Memorias de la Escuela de Caminos, Vicente Machimbarrena.—Desgaste de carriles, Rafael Ceballos.—Crónica.

MAURITANIA (Tánger, abril 1940).—Relaborando un pasado augusto.—El cristianismo en Marruecos, P. López.—Misiones franciscanas en Marruecos, Larache, Tomás García Figueras.—Una descripción de Ceuta musulmana, Carlos Quirós.—Pebeteros de barro cocido, Pelayo Quintero.—Escuela de árabe y arabistas franciscanos, P. Casiano Seaz.—La vida en Mogador hace cuarenta años, Juan Potous Martínez.—Sobre la transcripción de las palabras árabes, P. Patrocinio García.—Notas micológicas, P. Luis Unamuno.—Santa María de España en el Puerto, Hipólito Sancho.—Canciones de mujer: Elisa Chimentí.—Noticias.—Bibliografía.

DYNA (núm. 3, marzo 1940).—La enseñanza industrial en Vizcaya, José María de Areiza.—La nacionalización de la Prevención de accidentes, Y. Poggola.—Unificación de tipos de locomotoras, Manuel Whrle.—La recuperación de vapores de líquidos volátiles, Luis Solís.—Aspectos técnicos del cine, V. López.—Normas y hojas de datos.—Economía industrial.—Amortización del capital fijo.—Crónica.