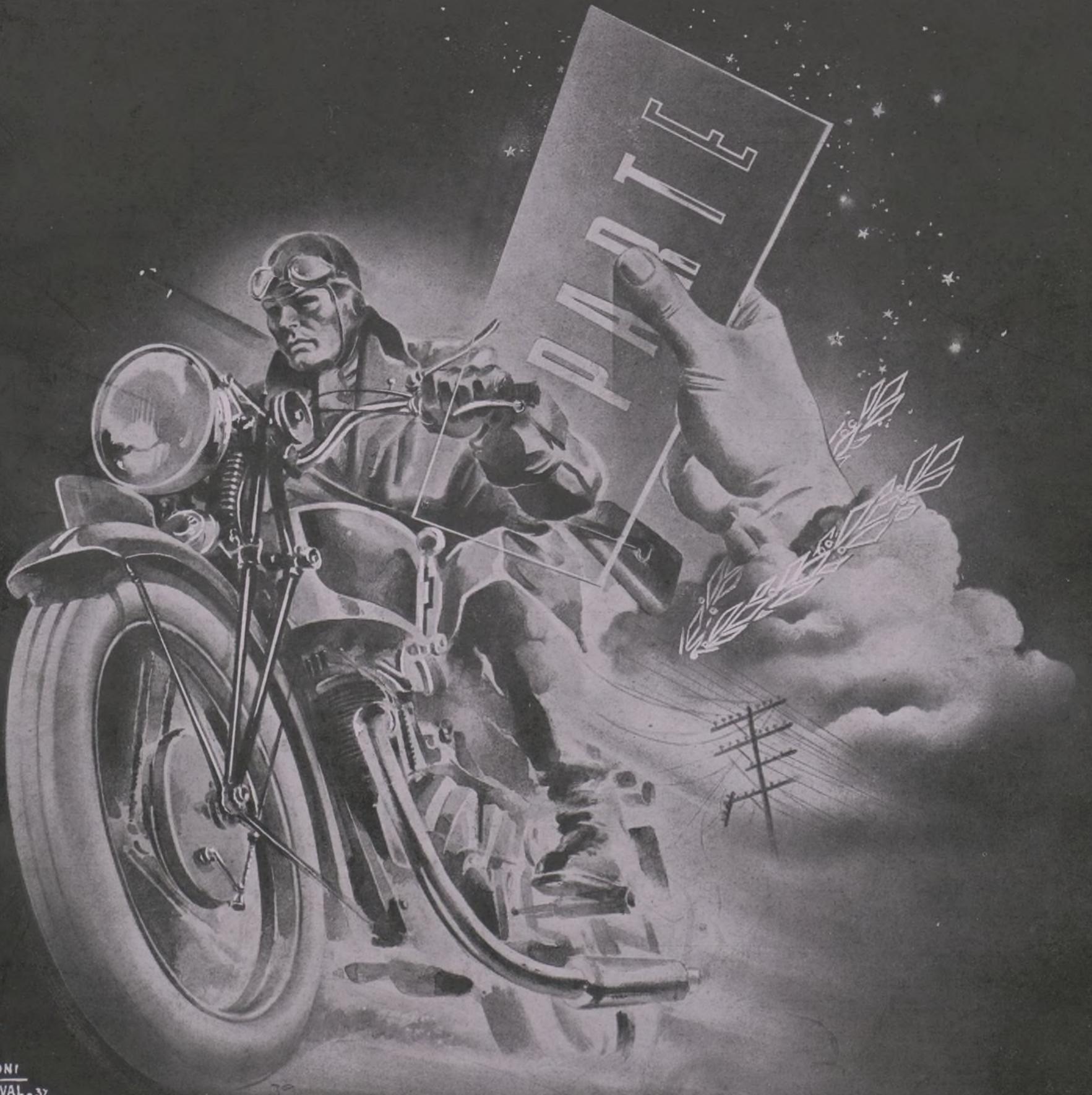


TRANSPORTE

20
el mensajero

* ORGANO DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO DEL CENTRO *



BONI
NAVAL 37

* EL ENLACE ES EL MENSAJERO DE NUESTRAS ANSIAS DE VICTORIA *

Ayuntamiento de Madrid



Todas las armas republicanas saben de la importancia del comisario. ● Los comisarios representan dentro de nuestro Ejército la negación del militarismo sin perder la condición de militar, porque la mayoría de ellos son obreros que ven en un Ejército fuerte y disciplinado, la seguridad de nuestro triunfo y el logro de sus ideales. Ellos han luchado por hacer del pueblo un Ejército potente y organizado. ● El Transporte no quiere ser una excepción y capacita a sus comisarios para que ellos sean una fuerza más que empuje sus motores velozmente hacia la victoria. ● En el comisario debemos ver los soldados y los mandos la mayor garantía de lo perfecto de nuestro Ejército.

EDITORIAL

H A C I A L A V I C T O R I A

De todos es sabido la forma y manera en que se han desarrollado las operaciones victoriosas de Teruel, en lo que respecta a la Infantería y demás especialidades combatientes. Han quedado, sin embargo, una de estas especialidades, la más importante, la más trascendental, a la que se ha aludido poco, aunque justo es reconocer que estas alusiones han sido de felicitación y entusiasmo. Esta especialidad es el Transporte Militar, al que, hasta hace poco tiempo, se le ha considerado como la cenicienta de nuestro Ejército Popular.

Si en las anteriores operaciones los Transportes Militares no estuvieron a la altura de las circunstancias, posiblemente se debiera, en primer lugar, a que no se disponía de los materiales necesarios para efectuar con toda la amplitud que requerían los movimientos de tropas, municionamientos, etc. También, quizá, se debiera el que no estuvieran a la altura de las circunstancias, como decimos, el que todos los conductores no fueran lo suficientemente disciplinados en el aspecto militar y completamente preparados en el aspecto de la profesión; pero, así y todo, también prestó buenos servicios a la Causa. No obstante, en ese ayer tan cercano, descubriéronse bastantes defectos, que al corregirlos con todo interés y superando lo mejor hecho, han cristalizado en esta aportación magnífica y ejemplar que nuestros Transportes han hecho en las operaciones últimamente realizadas en torno a la conquista de Teruel.

Sírvenos de satisfacción el reseñar en nuestra Revista, que el Alto Mando ha reconocido, que poniendo como normas cantidades de terreno y personal iguales entre una etapa culminante de nuestra guerra, la de Teruel, y otra también sobresaliente en la guerra europea, el asalto de Verdún, nuestros Transportes Militares han movilizadado a mucho más personal, municiones, armas y víveres, que los Transportes de Francia, que se consideraban elevados al máximo por lo que lograron poner en movimiento.

Estos resultados nos llenan de satisfacción, porque es la afirmación de que nuestro trabajo va siendo más bueno y más útil a la Causa, aunque no nos envanece y nos ciega ante los errores aun subsistentes; en estos resultados, repetimos, debemos de tocar como factor principalísimo para haberlos conseguido, la actividad incansable y el sacrificio permanente que el director general de los Transportes, compañero García del Val, ha tenido que hacer sobre el terreno de la lucha.

El, trasladándose de la Jefatura, se instaló en las tierras aragonesas, y de un sitio a otro, de una Compañía del Transporte a otra Compañía, de convoy en convoy, sin olvidar un detalle ni una preocupación, sin hacer caso al frío ni a las balas, ha servido de ejemplo a todos los soldados del Transporte y logrado, con sus consejos acertados y sus órdenes oportunas, que todos los conductores militares estén a la altura de las circunstancias.

Nosotros seguimos afirmando, que nuestro trabajo va siendo digno ya de nuestro gran Ejército Popular, que a pesar de contar con más dificultades que ninguna otra arma, para su organización y funcionamiento, es ya una garantía de que todas las órdenes que el Alto Mando dé y las esperanzas que se tienen puestas en nuestra arma, factor principal de las batallas venideras, van a quedar cumplidas. Para robustecer estas posibilidades, nosotros, Jefatura y Comisariado, hemos organizado unas Brigadas de desguace y recuperación que pronto pondrán en marcha una buena cantidad de camiones que hasta aquí se habían considerado inservibles por faltarles piezas que aparentemente estaban agotadas; es decir, que puestos en el camino de trabajar a toda marcha por el perfeccionamiento de los Transportes Militares, no vamos a dejar ni un clavo, ni un tornillo, ni una chapa que no les saquemos rendimiento y les sustraigamos algún beneficio para nuestra campaña de emancipación social y de conquista de nuestras libertades patrias.

Esta es la moral de lucha. Estos nuestros propósitos. Con el gran peso de nuestras responsabilidades y de la transcendencia que tiene el Servicio de Tren del Ejército, vamos a continuar las tareas comenzadas y vamos a principiar otras, esperando así ir cosechando felicitaciones para nuestros soldados y jefes como las que nuestro director general, compañero García del Val, ha recibido en el frente de Teruel, para que las reparta entre los bravos soldados del Transporte, que ya se han puesto en abnegación, en obediencia a los mandos y en espíritu de sacrificio, a la misma altura que las Brigadas de Choque de nuestro gran Ejército Popular.



COMPAÑEROS



Lo que debemos tratar con preferencia en nuestras conversaciones es el acercamiento inmediato de los trabajadores, cuanto antes mejor y sin mirar si tú o yo, camarada conductor, sacaremos de esta UNION (tan necesaria como ganar la guerra) más o menos ventajas, porque sabréis, camaradas conductores, que ganamos todos por igual, y al procurarnos ganancia tan necesaria, ganan y mejoran nuestras compañeras, hijos y madre, que, a fin de cuentas, es una de las aspiraciones por la que tenemos que ganar esta guerra y en la cual raro será el luchador que no dejó algún jirón de su familia, y que para triunfar, necesariamente tendremos que ayudarnos los unos a los otros, tanto en el campo como en la ciudad, y que si ahora nos sacrificamos es precisamente por estos hijos en los cuales vemos los continuadores de nuestra lucha o los que disfrutarán los beneficios que forzosamente hemos de conseguir por el esfuerzo tan grandioso que todos estamos realizando y por el cual no exigimos más que una cosa: que si por defender esto, como es obligación de todos, tenemos la desgracia de caer en la lucha, los que queden, que miren por nuestros hijos como si fueran los suyos propios; y esto no se consigue más que de una manera, tratándonos ahora y siempre como lo que somos y no debemos olvidar, como unos verdaderos hermanos, que, como en todas las familias, tienen sus pequeñas rencillas, pero que a la hora del peligro las rencillas quedan a un lado para dejar paso a ese verdadero cariño que existe en todas las familias. Pues si todos somos miembros de esta gran familia de trabajadores, ¿por qué no nos unimos contra el enemigo común? Y de esta forma evitaríamos muchos rozamientos innecesarios; por ejemplo, el caso que voy a relatar y que es de una veracidad que nadie puede poner en duda.

¿No es una pena y una vergüenza (puesto que antes de la guerra se hacía) que veamos por la carretera a un hombre que viene molido de recorrer muchos kilómetros y que tuvo la desgracia de averiar, que no nos paremos para preguntarle si podemos ayudarle en algo? Porque esto no lo hacemos aunque le veamos que está empapado en agua o barro y que es evidente que él solo no puede valerse para reparar la avería. Y no sólo no hacemos esto, sino que lo más que se nos ocurre al pasar por su lado es pisar a fondo el acelerador y después comentar con sorna: "¡Vaya noche que le espera a ése!" Pero no se nos ocurre pensar que ese compañero también tiene una mujer y unos hijos que le están esperando en su casa con el ansia que nos esperan en las nuestras cuando saben que volvemos de un viaje y les sorprendemos, con la alegría que es de suponer, con algunos alimentos que a costa de grandes esfuerzos pudimos comprar en algún pueblo, y que luego, al finalizar

tu jornada, compartes con ellos, olvidándote por unas horas que estamos en guerra

Pues todos estos detalles, compañero, lo mismo que vienes pensándolo tú por la carretera, exactamente igual pensaba ese otro conductor que averió y que te encontraste "tirado" en el camino, y que cuando le pasaste con tu camión tenía esa cara de malhumor, y te vió marchar con la envidia que es de suponer al pensar que tú, porque lleves mejor coche o por más suerte, conseguirás lo que él ya ve perdido y, lo que es más triste (que seguramente sucederá en muchos casos), que sus hijos se acuesten sin pan porque la ración es escasa por las circunstancias, y él, previendo esto, les llevaba a sus pequeñines un pan que compró

Pues en un momento, tú, compañero conductor, echaste por tierra ese castillo de ilusiones que se venía forjando este trabajador que tuvo la desgracia de averiar en la carretera.

Pero ahora viene la vuelta de la hoja, y es que unos kilómetros más adelante te ocurra a ti lo mismo, y entonces piensa por un momento si tengo razón al comentar el caso anterior, pues convendrás conmigo que es el fiel reflejo de la verdad lo que antes mencioné, y adjudícate la misma cara que el otro y los mismos pensamientos, añadiendo éste que tú te haces: ¡Si le hubiera yo ayudado, ahora lo haría él por mí!; y ya te pesa el haber obrado mal, no atreviéndote ni a levantar los ojos del suelo para que no piense de ti lo que tú pensaste de él cuando le encontraste con el coche roto, no atreviéndote a solicitar ayuda por temor a que te conteste como tú crees merecer (pensando que es tan mal compañero como tú). Y piensas esto por la sencilla razón que los que obran de la forma que obraste tú, ni prestan ayuda ni la esperan cuando la necesitan. Ahora bien: si el compañero que averió primero es un buen trabajador (lo cual no tiene nada de raro), es decirte: ¿Compañero, tú no obraste bien, pero yo no soy como tú y te ayudo con la mejor voluntad para que llegues a tiempo a tu destino y te sirva de lección en lo futuro?

Pues si esto es tan fácil, ¿por qué no lo hacemos con más frecuencia para bien de todos? No nos equivoquemos nosotros mismos ni tiremos piedras a nuestro tejado. Y con esto ya es bastante para darnos cuenta de un problema que no debíamos ni recordarlo para que se llevara a la práctica, y de esta forma nos llevaremos como debemos llevarnos y tratarnos, se oponga quien se oponga: como unos verdaderos compañeros.

EL COMISARIO DE LA 2.^a COMPAÑIA
DEL BATALLON LOCAL



EL LUGAR QUE CORRESPONDE AL BATALLÓN HIPOMÓVIL

En diversas conferencias a que he asistido sobre materia de transportes, se hace notar el gran papel que juegan en la movilidad de los Ejércitos en las guerras modernas. Claro está, estos transportes se basan en el motor. Pero... hay otros transportes que necesitan atención. Son de marcha más lenta que aquéllos, pero suben montañas y caminan por los más quebrados caminos hasta llegar a los mismos parapetos. En fin, tienen aplicaciones que no se dan en la tracción mecánica y que en las guerras son necesarias.

Esto ya sé que lo sabemos todos; pero hay quien se hace el indiferente, y no se le concede la importancia del trabajo que le han encomendado; prueba de ello lo reducido que es a los diez y seis meses de guerra.

Este es el Batallón Hipomóvil, en el que los días de operaciones se puede apreciar su necesidad y su efectividad, y que tanto jefes y oficiales que dirigen operaciones o ataques reclaman nuestra presencia para alimentar los fusiles, ametralladoras y todo el material bélico que es necesario.

Este motivo me decide a hacer una pregunta: ¿Por qué no pasa el ganado y material de esas Unidades al Hipomóvil?

Todo lo que se relaciona en materia de transporte depende de una Dirección General y, por lo tanto, bajo un solo mando. ¿No es así?

Los transportes se componen de dos secciones, como pudiéramos llamarlas: Motorizada e Hipomóvil; luego estamos de acuerdo en que el transporte Hipomóvil militar invariablemente tiene que depender de esta Dirección.

Sabemos que todos los compañeros conductores y el material mecánico una vez militarizado ha pasado a de-

penden de esta Jefatura; no así en todo lo relacionado al transporte Hipomóvil, puesto que en las referidas Unidades existen semovientes y soldados ostentando nuestro emblema sin pertenecerles, ya que los representantes son los que hoy justifican en el Batallón Hipomóvil.

No me atrevo a decir por qué estas Unidades ajenas al Transporte van organizando su servicio Hipomóvil, cuya misión tiene que depender exclusivamente del Primer Batallón Mixto de Transporte Hipomóvil, por ser el que desde el comienzo de la guerra está realizando este servicio, cuando de todo faltaba y de nada había.

Estas deficiencias se pueden corregir. ¿De qué manera? Ya lo dije anteriormente: controlando todo el ganado y material que está en situación de "parásito", y esos grupos que antes cité, pasando a este Batallón, siendo él el encargado de la distribución a las Unidades que verdaderamente por su posición geográfica o accidentes del terreno necesitan más o menos semovientes.

Este es el lugar que le corresponde al primitivo Hipomóvil, por ser el paterno de todos esos derivados y que siguen brotando para oscurecerlo.

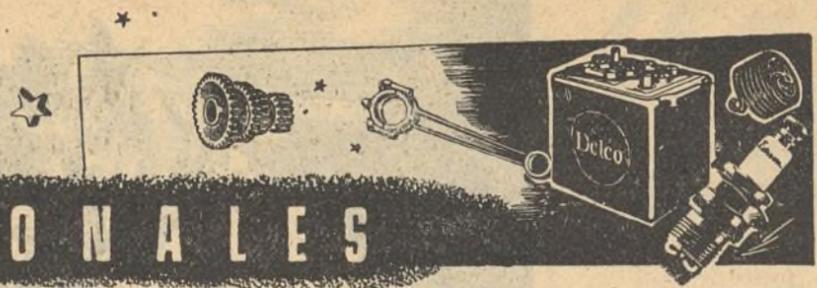
Dudo que siga la misma ruta que hasta aquí, pues, por el contrario, muchos deseamos sea potente y bien organizado, para que el día final de la guerra tengamos un pedacito nuestro con todo su esplendor en la victoria.

ANTONIO REGIDOR,
Sargento del 1.º B. M. H.

ANTONIO REGIDOR,
Sargento del 1.º B. M. H.

apuntes

PROFESIONALES



CARBURADOR

El carburador de un motor de explosión es el órgano o la pieza del motor que fabrica el gas; es, en parte, un mecanismo sencillo para aquel que reciba unas nociones de dicha pieza y la desmonte y monte un par de veces. Es sencillamente un vaso donde va un nivel constante de gasolina que pasa por chiclet de marcha, donde se volatiliza con el aire y forma el gas que pasa a los cilindros.

Hay carburadores que tienen una pequeña bomba que inyecta un chorro de gasolina para la toma de marcha. Estos carburadores son automáticos y a pleno régimen no dejan pasar más gasolina que la indispensable, o sea un gas casi pobre.

Las averías de un carburador pueden ser: que se obstruya el paso de la gasolina, para lo cual se afloja el vaso y se ve si llega la gasolina del depósito; si no llega, se toma la bomba de los neumáticos y se dan unos bombazos por si estuviera obstruido el tubo desde el carburador al depósito. También puede estar obstruido el chiclet, para lo cual se desmonta y se sopla. A veces ocurre que una pequeña gota de agua, que, como se sabe, es más pesada que la gasolina, llega hasta el chiclet y no deja pasar a ésta, lo cual produce fallos y falsas explosiones hasta que pasa. Entonces el conductor debe revisar el depósito por si tiene agua, para lo cual es necesario que quite el tapón que tiene en el fondo del depósito, y si hay agua en seguida saldrá, puesto que pesa más que la gasolina. También hay averías que pueden ser debidas a que el aire se cierre o que la junta del carburador se haya aflojado y tome aire, lo cual descompone el gas, puesto que lo empobrece. Hay que fijarse que muchas veces creemos que la avería es de carburación y puede ser del encendido; así es que nos va muy mal el coche y tiramos del aire y responde mejor. No es del carburador la falta, sino del encendido, que está pobre y necesita de gas rico para prender. Entonces hay que revisar el encendido: lo primero que hay que hacer es ver los platinos si abren bien; su medida es de cuatro décimas de milímetro, y si abren bien y están limpios entonces hay que ver las bujías, sacarlas y limpiarlas, corregir también su separación de los electrodos, que debe ser de cinco décimas de milímetro.

Hay otros fallos del motor que son producidos por las válvulas; los más corrientes son: que las válvulas se desreglen, o sea, que se aflojen las tuercas de los pulsadores o taqués, y con la trepidación, o quedan abiertas o cerradas. Si se quedan abiertas, se quemán y no comprime el cilindro, y si se quedan cerradas, se calienta demasiado el motor. Esto se corrige quitando la tapa de válvula y en seguida se ve qué pulsador está mal; esto dando unas vueltas con la manivela. La separación que debe haber del pulsador al vástago de válvula debe ser tres décimas las de escape y dos décimas las de admisión. Esta diferencia es debida a que la válvula de escape se calienta mucho más y por esta causa su dilatación es mucho mayor que la de admisión.

Si una válvula queda un poco abierta y si es la de escape, termina por cortarse por la cabeza debido a que al abrir recibe una llamarada casi constante y la pone al rojo y el oxígeno del aire hace lo mismo que un soplete de soldadura autógena. Por eso es necesario que verifiquemos el reglaje de las válvulas en cuanto notemos fallos en el motor.

FALTA DE AGUA

Cuando un motor está muy caliente y es por falta de agua, hay que tener mucha precaución para reponerla. Se debe hacer lo siguiente: sin parar el motor se va poniendo el agua poco a poco, o sea lentamente, porque al estar la culata del motor muy caliente, si pusiéramos el agua fría de golpe, o sea de una vez, se rajaría, debido a la contracción tan brusca que recibiría, y, por lo tanto, echaríamos el motor a perder, a consecuencia de lo cual no podríamos continuar el servicio que nos fué encomendado.

ENGRASE

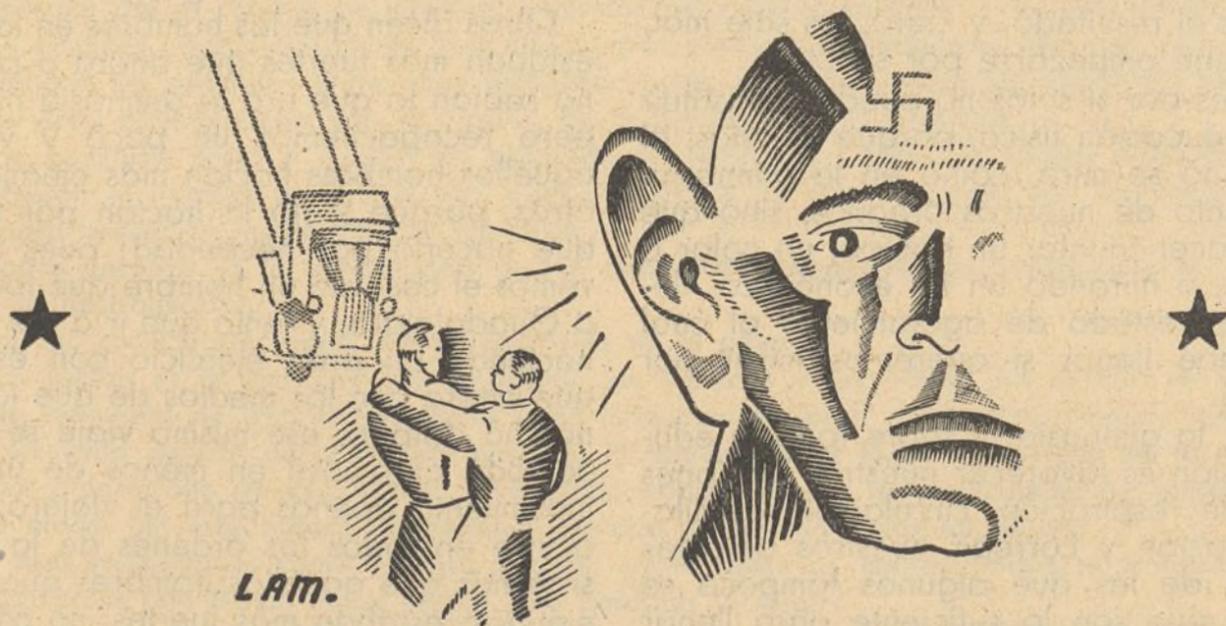
Con el aceite pasa lo siguiente: hay conductores que se preguntan: ¿Pero cómo es posible que se funda una biela si el motor tiene aceite o se ha agarrotado un pistón? Pues es muy sencillo; veamos: si el motor se calienta, bien por falta de agua, por exceso de gas o por estar retrasado el encendido, entonces los órganos que tienen un constante rozamiento llegan a alcanzar una

temperatura tan alta, que la película de aceite que los envuelve se llega a quemar inmediatamente, motivo por el cual no hay engrase, y se produce el agarrotamiento o la fundición del metal más blando. A propósito de esto, os voy a relatar un caso que me ocurrió, digno de tener en cuenta, y que puede servir de experiencia en algunas reparaciones. El caso a que me voy a referir ocurrió con un coche "Pakard" que yo reparé, y al cual se le había fundido una biela; al repararla, el propietario me hizo la observación de que se le había fundido cinco veces la misma, y me dijo que bien pudiera ser un defecto de fábrica. Yo, ante estas indicaciones, me puse a estudiar el caso con interés, y por deducciones, pronto pude comprobar que era un defecto, no de fábrica, sino de la primera reparación mal efectuada. Veamos los motivos y deducciones a que anteriormente aludía. La primera vez que se fundió, fué debido a que el motor se quedó sin aceite y, en su consecuencia, al fundirse el metal anti-fricción, penetró una gota por el orificio del cigüeñal, la cual, al chocar con las paredes interiores, se aplastó; entonces, el mecánico que hizo la reparación no se cuidó

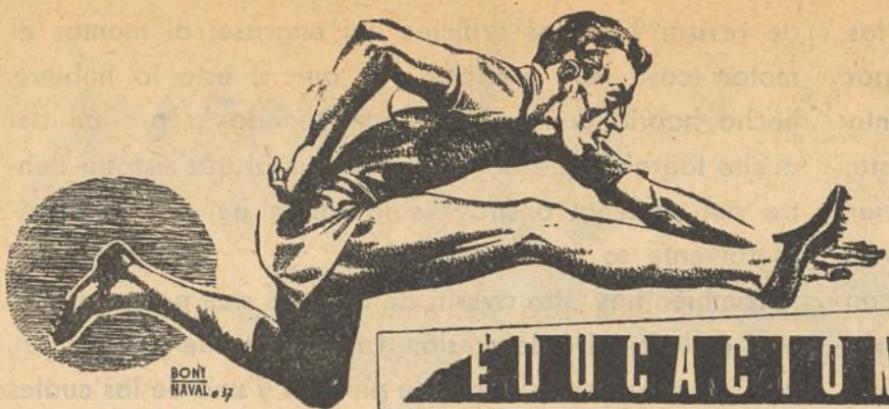
de revisar bien los orificios del engrase, al montar el motor (cosa muy esencial), ya que si esto lo hubiera hecho habría comprobado que cuando la presión del aceite lograba que el pedazo de metal que estaba dentro del cigüeñal obstruyese la salida del aceite, inmediatamente se fundía la biela.

También hay otra avería de engrase que parece tonta, y es en la bomba de presión. Las bombas de presión son, por lo natural, del sistema de piñones y uno de los cuales va unido a un eje que es el que da fuerza motriz; este eje va puesto sobre el piñón con un prisionero, y ocurre a veces que el prisionero se rompe, y como está ajustado el eje al piñón, funciona bien unos instantes (mientras ejerce presión el aceite en las tuberías); y en su consecuencia, vemos, si nos fijamos en el manómetro, que éste va perdiendo presión debido a que el eje de la bomba da vueltas sin mover los piñones, y, por lo tanto, acaba por no haber engrase a presión, y puede producirse la fundición de los cojinetes centrales, o de las bielas, o el agarrotamiento de los pistones.

E. ESCUDERO



CUATRO PALABRAS TUYAS DICHAS HOY, PUEDEN SER CUATROCIENTOS HERMANOS TUYOS ASESINADOS MAÑANA EN UN FRENTE. ¡NO HABLES DE LA GUERRA, CAMARADA! EL ESPÍA PUEDE ESTAR A TU LADO Y OIRTE. NO OLVIDES QUE CUANTO DIGAS PUEDE IR EN PERJUICIO TUYO Y EN EL DE NUESTROS COMPAÑEROS COMBATIENTES. ASI QUE, CALLA SIEMPRE LO QUE SEPAS O VAYAS A HACER.



EDUCACION FÍSICA

No es extraño ver jóvenes amantes del deporte dedicados a toda clase de ejercicios, lo que es muy natural en una raza que por su naturaleza es fuerte, pero que por la oscuridad en que en este concepto vive no se ha podido desarrollar con la debida preparación técnica que merece por su enérgico y noble espíritu.

Procuremos corregir esta falta, empezando por la gimnasia, que ésta, si está bien hecha, es la que nos da la salud y la fuerza y hace de nuestro cuerpo un eficiente y dócil instrumento de nuestra voluntad, y cuando estemos debidamente preparados debemos empezar con los deportes como complemento a ese plan fisiológico.

Hay personas a las que les aburre la gimnasia, pero esos son los hombres que por su falta de paciencia y de sentido siempre quieren empezar las cosas por el fin, sin tocar el principio, por ver antes el resultado, y claro, les sale mal, pues todo debe empezarse por su base.

Los deportes por sí solos no pueden constituir un plan de educación física, porque en ellos, al practicarlos, no se mira, como en la gimnasia, el mejoramiento de nuestros órganos, sino que se procura hacer triunfar un equipo, un color o una bandera, o mirando un fin económico, llegándose a un estado de agotamiento al cual nunca se debe llegar si queremos mirar por nuestra salud.

En cambio, la gimnasia, y sobre todo la educativa, su misión es favorecer nuestras funciones fisiológicas de respiración, circulación, asimilación y enervación y corregir nuestros defectos físicos, cosas de las que algunos tampoco se cuidan, pero que son lo suficiente para llenar nuestra vida.

Muchos hacen gimnasia sólo para crear unos biceps abultados, pues con ello creen estar más fuertes; pero en la gimnasia educativa no se tiende a eso, sino a mejorar nuestra naturaleza, pues con estar sano es lo suficiente para estar fuerte.

Hay deportes muy completos, como son la natación y el boxeo, en que trabajan los brazos, piernas, tronco y cuello, pero a pesar de eso no son suficientes, pues en este último, por ejemplo, veremos lo cerrados que se tienen casi siempre los brazos, con lo cual no tiene amplitud el pecho y la inclinación de la cerviz hacia adelante hace aumentar la curvatura que tenemos en las vértebras dorsales, lo cual debemos de

evitar en la cultura física, que siempre ha de tender a la extensión de la columna vertebral.

Con los deportes se crea agilidad, valor audacia y destreza, pero esto después que hayamos preparado con la gimnasia a nuestro cuerpo para estos ejercicios violentos, pues ya comprenderéis que un hombre débil no puede ser decidido ni optimista.

Al recomendar la gimnasia a algunos, nos preguntan que si con eso van a vivir más. No se trata de eso, queridos compañeros; no es que queramos prolongar los días de nuestra vida, aunque puede ocurrir así; pero lo que queremos es, que los años que vivamos pasarlos felices, porque no cabe duda que el que está sano es más feliz que el enfermo, pues habréis podido comprobar que poca alegría hay en la cara de un enfermo del estómago, por ejemplo.

Otros dicen que los hombres en la antigüedad estaban más fuertes que ahora a pesar de que no sabían lo que era la gimnasia ni el deporte; pero recapacitemos un poco y veremos que aquellos hombres hacían más ejercicio que nosotros, porque si no lo hacían por **sport**, tenían que hacerlo por necesidad; pues solamente si vemos el caso de un hombre que iba de Madrid a Guadalajara, y tenía que ir a pie o a caballo, haciendo un gran ejercicio con esto, mientras que ahora con los medios de que la civilización nos ha dotado, ese mismo viaje se hace en un cómodo automóvil en menos de una hora, sin movimiento apenas para el viajero, y lo mismo ocurre en todos los órdenes de la vida. Luego si vemos que aquellos hombres que hacían más ejercicio estaban más fuertes, no cabe duda de que el ejercicio es sano y debemos hacerlo.

No os quepa duda de que la felicidad la da la vida y no los medios económicos ni la categoría en que estemos. Estaréis cansados de ver grandes magnates, que se hallan siempre tristes y sombríos y, en cambio, en las calles de los barrios más míseros nos encontramos chicos desastrosos de ropa que están cantando flamenco y bailando con alegría, y es que están llenos de vida y la vida la da la salud.

Ya sabemos el medio para mejorar esa salud: la gimnasia; pero cuidado, que es un arma de dos filos, y que si nos beneficia haciéndola bien, igual nos perjudica si la hacemos mal. Con la salud hay que tener mucho cuidado.

A. MANZANO

EXPERIENCIAS...

Para escribir algo sobre transportes puede buscarse muy poco en nuestros reglamentos; por lo tanto, no tengo más remedio que dar opiniones conseguidas con la práctica de la guerra, debiendo todos contribuir con sus experiencias a fin de lograr reglamentar estas enseñanzas y sacarlas el mejor provecho posible antes de terminar la guerra, y no dejarlo todo para después; ahora necesitamos las enseñanzas, luego las perfeccionaremos si es posible, pero de momento atendamos nuestro problema con el máximo interés.

Llevo muchos años de servicio militar y pocos con esta especialidad, pero he dedicado bastante tiempo al estudio del transporte, y, por otra parte, los diez y seis meses de guerra me han enseñado lo que quizá no hubiera aprendido en muchos años; por lo tanto, este tema, no creo viable otro camino que el de dar una opinión personal, en la que podrá faltar el acierto, pero no la base experimental.

Lejos de mi pensamiento erigirme en defensor de fueros, facultades y funciones; cuanto voy a decir está inspirado en el íntimo y profundo convencimiento de que, sea quien quiera el que la desempeñe, existe una acción, dentro de la total que se comprende bajo el nombre de "Guerra", que no es posible desatender ni improvisar.

Esta función es necesario definirla.

No basta la definición de una función de servicio de guerra para comprender su organización y sus fines. La guerra es un fenómeno social que se desarrolla en un terreno de lucha constante y de constante evolución. La guerra es un fenómeno social que se desarrolla en un terreno de lucha constante y de constante evolución. La guerra es un fenómeno social que se desarrolla en un terreno de lucha constante y de constante evolución.

La crítica negativa es ineficaz. La eficiencia sólo aparece cuando, apoyándose en realidades palpables, en afirmaciones indiscutibles, se llega al terreno de lo hacedero y acomodado a la debida coordinación entre medios y fines.

Dejaremos sentadas algunas premisas de las que pueda luego deducir consecuencias fundamentales de mi idea.

La guerra, como hecho social de todos los tiempos y de todos los lugares, está sujeta a leyes que, como siempre, representan lo permanente en una serie de fenómenos sociales de igual naturaleza.

La guerra se produce por el choque de intereses opuestos de poderes sociales, cada uno de los que, o de los cuales, trata de emplear medios coercitivos que obliguen al contrario a someterse. Mientras existan intereses colectivos, la posibilidad de oposición entre ellos subsistirá, y los conflictos derivados requerirán una solución que, hasta hoy, se viene determinando con el empleo de la fuerza y de la violencia.

La necesidad de coacción (justa o injusta) ha obligado al hombre al empleo de medios adecuados que específicamente recibieron el nombre de armas. Así, pues, las armas no son otra cosa que los elementos materiales empleados para vencer la resistencia del contrario.

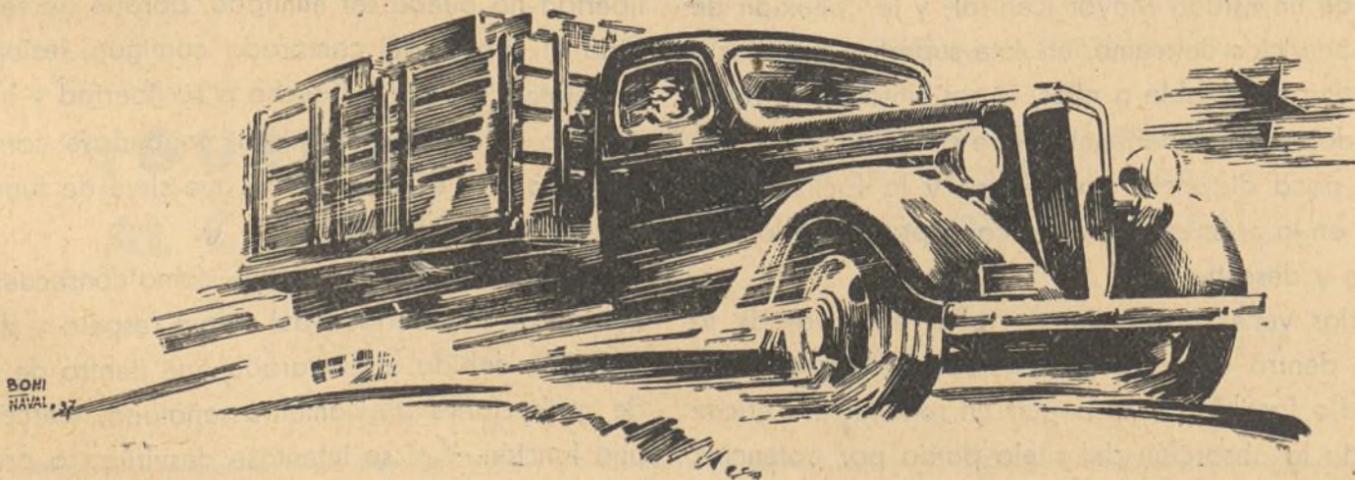
Conocido de todos vosotros es la variabilidad de las armas, que aumentan su efecto por la novedad y pierden valor por la neutralización.

El hombre debe ser considerado como factor constante en la guerra.

El terreno, tercer factor, es al que hay que supeditar los hombres y las armas. De lo que se deduce que las armas ofensivas, máquinas de destrucción, como tales máquinas variarán en su naturaleza y empleo, pero siempre serán un elemento auxiliar de la acción humana. El hombre es el factor primordial de la guerra; sea cual fuere la forma y desarrollo de esa acción, el soldado estará sujeto a las necesidades fisiológicas cuya satisfacción no cabe eludir. Sin ésta fallará la máquina humana y con ella todas las demás.

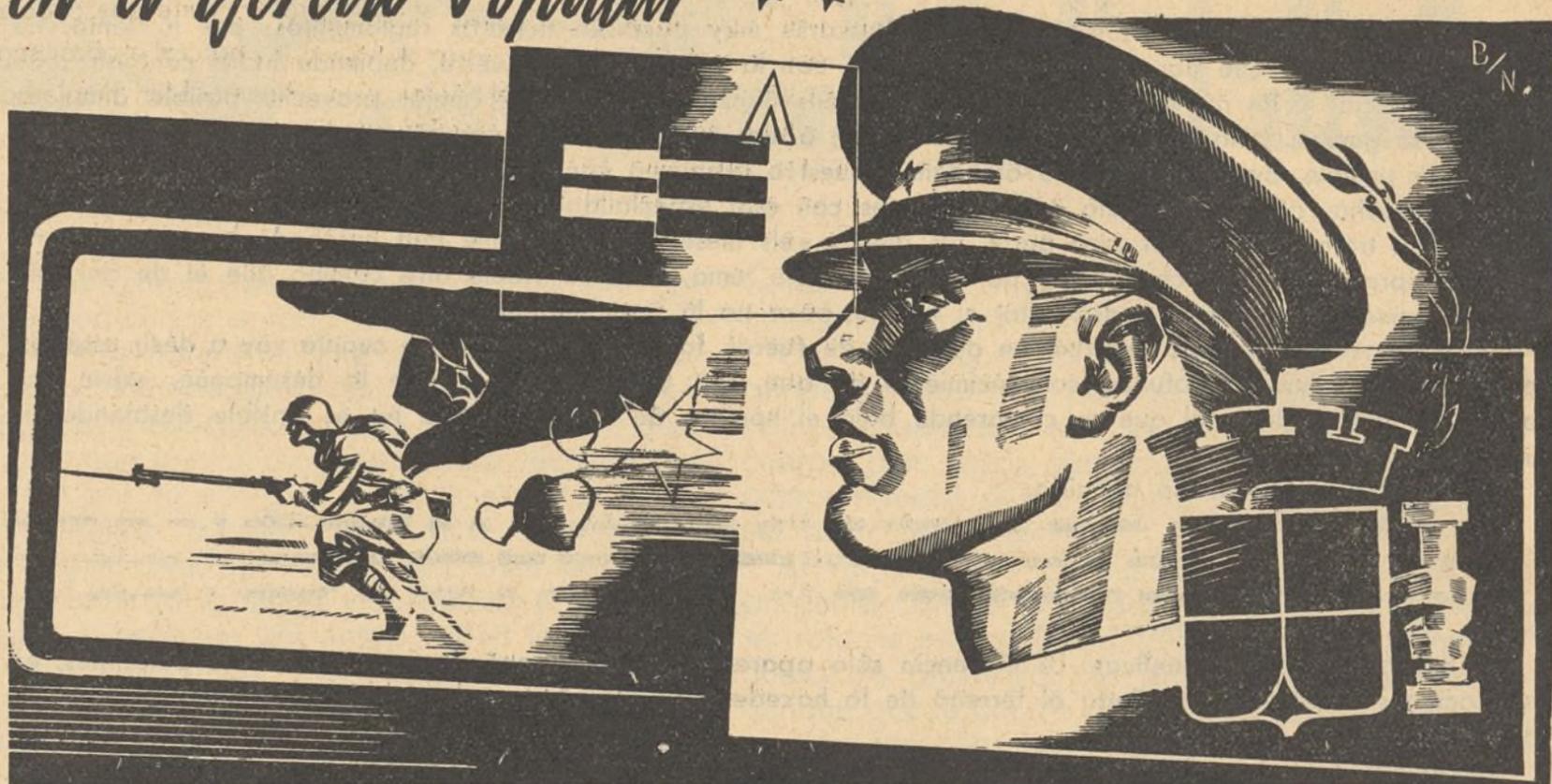
Para satisfacer esas necesidades como hombre y como combatiente es imprescindible el transporte; el que no tenga bien organizado este medio todos sabéis que perdería la guerra.

CAPITAN SALINERO,



DISCIPLINA y DEMOCRACIA

en el Ejército Popular ★ ★



Forma legión la lista de escritores que sobre tan interesante tema han dedicado su atención en los periódicos y revistas de la zona leal. Todos, sin distinción de matiz e ideología, coinciden en apreciar la conveniencia de injertar con raíces profundas, en nuestro Ejército, una disciplina férrea—militarista, si se quiere y no estuviera en descrédito el concepto que encierra esta idea—, rejuvenecida con el acompañamiento de un amplio y comprensivo sentido democrático, fruto, éste, del movimiento revolucionario y regenerador que tan directamente afectó al Ejército, considerado como institución.

En sus plausibles afanes de facilitar una pronta victoria, sugieren ideas que por igual preocupan y aprovecha el Mando, propugnando en primer término por la unidad de acción, aunando en un solo organismo la directriz que planea, dirige y ordena cualquier movimiento militar. Tras vencer no escasas dificultades pudo conseguirse la creación de un Estado Mayor Central; y la conexión de todos los servicios del ramo, en éste superior, dió efectividad táctica apreciable a ellos, imposibilitando la repetición de dolorosas experiencias, que cumplidamente probaron la poca distancia que separa y la facilidad de confundir en la práctica estos dos conceptos: mando desarticulado y desastre.

Reiteradas veces hacen llamamientos en favor de la disciplina dentro de las organizaciones militares, como único medio factible de conseguir un rendimiento eficaz que impida la absorción del suelo patrio por potencias

extranjeras, sirviendo al propio tiempo de salvaguardia—dentro de las posibilidades—de los soldados defensores de España. Y ya como dolorosa y triste experiencia señalan el confusionismo que origina dentro de nuestras filas la deformada idea que se tiene de la Democracia, como doctrina, convirtiéndola en utópica desde el preciso instante en que la Libertad, considerada sin freno alguno, degenera en su concepto antitético: el libertinaje.

Un célebre tratadista de Derecho político representaba gráficamente el concepto sublime de la Libertad diciendo lo siguiente: "Nos podemos imaginar a los ciudadanos de un pueblo o de una Nación repartidos por toda ella y encerrados idealmente dentro de un círculo, al que cada sujeto sirve de centro. En su propia esfera, es decir, en el espacio delimitado por su propio círculo, es exacto que el individuo, como hombre libre, puede hacer cuanto le venga en gana. Y fácilmente se comprende que esta libertad no puede ser ilimitada, porque de ser así invadiría el círculo del camarada contiguo, lesionándole el correlativo y similar derecho a su libertad y hacer en su espacio lo que le conviniera, negándose con ello todo principio y la esencia misma que sirve de fundamento a la Libertad individual."

Nace, pues, la Democracia—como consecuencia o hija natural de la Libertad—del mutuo respeto y de la consideración debida al camarada que dentro de una órbita de atribuciones previamente señalada, ejerce o realiza una función. Y si se intentase desvirtuar o prostituir tan

claro concepto, nos encontraríamos ya dentro del espacio destinado al desenvolvimiento de la libertad de un compañero, haciendo de la idea un mito, bello en la teoría, pero nulo o de perniciosos efectos en la práctica.

En el campo militar es de todo punto inadmisibles pretender el establecimiento de una disciplina autoritaria—muy viejo sistema—en la cual el soldado es un número y se le cuenta por cabezas.

No quiere esto tampoco decir que por ello en el cuartel, en el campo, cuando se opera o en el paseo, cada defensor de la Patria podrá hacer su capricho desobedeciendo las instrucciones que previamente reciba de sus jefes.

La oficialidad del actual Ejército español se ha nutrido, en su mayoría, de personal civil encuadrado antes del movimiento en organizaciones políticas o sindicales probadamente antifascistas. Es, pues, un Ejército que desde el más alto mando al último soldado se debe por entero al pueblo que le creó, que le anima y le sostiene en la lucha empeñada. Las órdenes que puedan cursarse cuentan por esta razón de origen con la confianza plena y absoluta de todos los luchadores. Son todas ellas racionales, conscientes y prosecutoras de un mismo fin: ganar la guerra con el menor sacrificio posible de vidas y, por consecuencia, obtener, por el procedimiento menos doloroso, la independencia de España.

No se dan órdenes—como antiguamente—por sentir

la satisfacción caprichosa de verse obedecido como un esclavo por el soldado. La revolución en este aspecto está realizada al desterrar del cuartel el cretinismo y la ineptitud de buena parte de la antigua oficialidad. Pero no se entienda por ello abusivamente que la democratización de los mandos entraña precisamente que cada camarada tiene un derecho legítimo y natural a obrar según propio criterio. Un oficial, un sargento o un simple cabo continúan en la escala militar teniendo la cualidad de superiores, aun cuando a la vez—y en esto estriba la apreciable innovación—se hayan convertido en camaradas del soldado y con él compartan íntimamente sus instantes de alegría y de tristeza.

Y precisamente por esta relación de hermandad que ahora une al mando con la tropa, nacida del sufrimiento y del agudo dolor común, desapareciendo antiguos y absurdos privilegios, la obediencia complacida, voluntaria del soldado debe traducirse en un noble afán de superación en todos los actos propios del servicio, exigiendo su celo el convencimiento de que el camarada oficial, sargento o cabo ejercen unas funciones de mando que la República y España les confiaron, pensando en todo momento que quienes les obedecen no son esclavos, números ni máquinas, sino españoles, soldados y sobre todo hermanos.

MANUEL PAZOS BUIGAS,

Capitán del 1.º Batallón Mixto Hipomóvil.

POESIA 

**¡ GUERRA
AL CAPITAL!**

¡Te llaman la miseria y los pesares!
Hambre que gime, cólera que estalla,
y en el rudo trajín de la batalla
tus hijos se matan a millares.

Oficia la mentira en tus altares,
y gobierna en tu pueblo la canalla.
Oye si no la voz de la metralla
que clama por las tierras y los mares.

¡La dinamita a voces te ha llamado!
¡Nada hiciste al morir!—grita iracundo—.
Este pueblo irredento y desquiciado,

pide tu sangre, manantial fecundo,
para que acabe tu maldad, tirano.
¡La libertad recrecerá a los mundos!

LOPEZ ESTEBAN,

1.º Batallón, 4.ª Compañía.

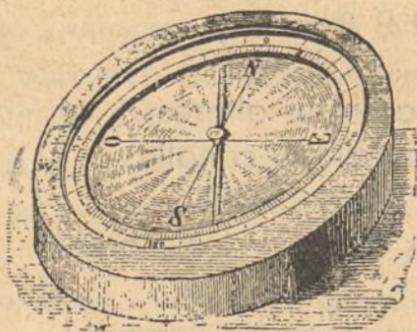


(Continuación)

Antes de señalar los sistemas de orientar un plano, estudiemos el instrumento más corriente de orientación y ciertas reglas que rigen el trazado de planos y que debemos conocer, para bien interpretarlos.

BRUJULA.—La aguja imantada en libertad tiene la propiedad de dirigir su punta más aguda hacia el Norte magnético de la esfera terrestre, que no coincide exactamente con el Norte geográfico, siendo la distancia entre ambos variable según la estación, día y aun hora, aun cuando esta variación no la apreciemos en los planos militares de que nos ocupamos.

Fundándose en esta propiedad se ha construido la brújula, que es una aguja imantada por un extremo que tiene color azulado o negro, que va montada por su centro sobre un eje en torno al cual gira, marcando siempre, como ya se ha indicado, el Norte magnético. Bajo esta aguja hay un limbo graduado en 360 grados y en el que están marcados los puntos cardinales y los intermedios (1).



Para orientar los puntos cardinales de la brújula giraremos ésta hasta que el Norte coincida con la punta oscura de la aguja.

ESCALAS.—En todo plano es necesario considerar su escala, que es la relación constante que existe entre las magnitudes del plano y las que ellas representan en el terreno; es decir, la longitud de una línea del plano es 500, 1.000, 5.000 ó 10.000 veces menor que su correspondiente en el terreno.

Sea un plano de escala $\frac{1}{5.000}$, es decir, un plano cu-

(1) Hay varias clases de brújula, pero señalamos la más sencilla y corriente.

yas líneas sean todas ellas 5.000 veces menores que sus correspondientes del terreno.

Si queremos averiguar en este plano la distancia entre dos puntos, la mediremos con un doble decímetro, y sean, por ejemplo, 45 milímetros la distancia que los separa; la distancia real en el terreno será:

$$0^m,045 \times 5.000 = 225 \text{ metros.}$$

Si la escala fuese $\frac{1}{10.000}$, la distancia en el terreno sería:

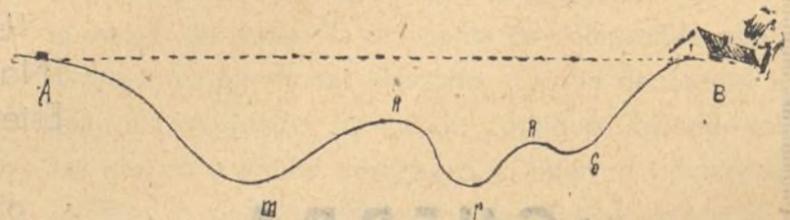
$$0^m,045 \times 10.000 = 450 \text{ metros,}$$

y si la escala fuese $\frac{1}{5.500}$, la distancia sería:

$$0^m,045 \times 5.500 = 247,50 \text{ metros.}$$

Tengamos en cuenta que la distancia entre dos puntos del plano no es la real en el terreno, a menos que éste sea perfectamente llano, y si queremos obtener la distancia verdadera tendremos que medir toda la línea quebrada que en el terreno una estos puntos.

Queremos saber la distancia entre dos puntos **A B** del plano. Si medimos esta distancia, quedará ésta expresada por la línea **A B** y, sin embargo, la verdadera distancia, sobre el terreno, será la medida de la línea **A m n r s B**.



La medida **A B** nos interesa para saber si el punto **B** puede estar batido por el fuego desde **A**, o bien para calcular desde **A** la altura de tiro para batir **B**, y la distancia **A m n r s B** nos interesa para saber la distancia que tendría que recorrer una tropa que se dirigiera de **A** a **B**.

EL MAESTRO CIRUELA.

(Continuará)

Indice de legislación

(Continuación.)

DOCUMENTACION

O. C. 2 marzo 1937 ("D. O." 55). Dispone que todos los jefes de Unidades dependientes de la Dirección de Transportes remitan antes del 10 de cada mes estado demostrativo de la fuerza según plantilla y personal que les falte por destinar, y por separado el destinado que esté sin incorporar.

ESCUELA DE AUTOMOVILISMO

O. C. 3 mayo 1937 ("D. O." 110). Dispone se organice con urgencia la Escuela de Automovilismo, y publica la plantilla.

ESCUELA DE AUTOMOVILISMO

O. C. 14 junio 1937 ("D. O." 145). Dispone, que para que los oficiales del Servicio de Tren procedentes de las Brigadas de Milicias del Transporte amplíen sus conocimientos, la Escuela Automovilista asumirá las funciones encomendadas a las Escuelas Populares de Guerra. Determina el personal que ha de incorporarse en 1 de julio para efectuar un curso intensivo de cuarenta y cinco días, y dispone que por el director de Transportes se nombre el personal de profesores y redacte programa a desarrollar.

ESENCIAS Y GRASAS

O. C. 16 marzo 1937 ("D. O." 69). Dictando normas para la forma de repostar los coches de esencias y grasas.

ESENCIAS Y GRASAS

O. C. 7 agosto 1937 ("D. O." 190). Dispone que todos los organismos del Ministerio se atendrán a los Decretos de 22 enero ("Gaceta" del 23), 7 marzo ("Gaceta" del 9), 16 de igual mes ("Gaceta" del 17) y el Decreto de 27 abril ("Gaceta" del 29) para los efectos de pago a la C. A. M. P. S. A. de los productos—esencias y grasas—suministrados por la misma.

Decretos, órdenes y disposiciones relacionadas con el Servicio de Transportes, publicadas a partir de la creación del SERVICIO DE TREN DEL EJÉRCITO — Decreto de 31 de enero de 1937 ("D. O." núm. 28) — hasta el 31 de octubre de 1937 ("D. O." núm. 216).

INCORPORACION A FILAS

O. C. 8 abril 1937 ("D. O." 88). Exceptuando de incorporación a filas al personal dedicado a transportes que se relacione con las operaciones de guerra o servicios públicos importantes, el que quedara militarizado con arreglo al artículo 57 del Reglamento de Reclutamiento siempre que lleven prestando este servicio un año.

MATERIAL AUTOMOVIL

O. C. 14 agosto 1937 ("D. O." 203). Concede asignaciones a los coches ligeros, motocicletas y demás carruajes automóviles para gratificaciones a los conductores para el mejor entretenimiento del material automóvil del Ejército.

ORGANIZACION

Creación del "Servicio de Tren del Ejército". Decreto de 31 enero 1937 ("D. O." 28).

ORGANIZACION

O. C. 15 marzo 1937 ("D. O." 66). Dictando normas para efectuar la organización administrativa de las Unidades del Servicio de Tren del Ejército.

ORGANIZACION

O. C. 20 mayo 1937 ("D. O." 132). Modifica la O. C. 10 abril 1937 ("D. O." 93) en el sentido de que la Compañía de Transportes afecta a la Inspección General de Ingenieros quede agregada al 2.º Batallón Local de Transporte Automóvil solamente a los efectos administrativos y no formando parte del mismo como dispone aquella Circular.

ORGANIZACION

O. C. 11 junio 1937 ("D. O." 143). Dispone el desdoblamiento de la Compañía Mixta de Automóviles del Ministerio de la Guerra creada por O. C. 9 mayo 1937 ("D. O." 115) en dos independientes, una que estará afecta al Estado Mayor para sus exclusivos servicios y otra a la Subsecretaría del Ejército de Tierra. Dichas Compañías quedarán agregadas sólo para efectos administrativos al 2.º Batallón Local de Transporte Automóvil. Publica la plantilla de personal y material de la Compañía afecta al Estado Mayor.

ORGANIZACION

O. C. 14 junio 1937 ("D. O." 149). Dispone que los Batallones de Transporte Hipomóvil rodado y a lomo se agrupen en un solo Batallón Mixto, ajustando sus efectivos a la plantilla que se publica en dicho "Diario Oficial".

ORGANIZACION

O. C. 18 junio 1937 ("D. O." 147). Determina como continuación a la O. C. 3 junio ("Diario Oficial" 134) relativa a la organización del Estado Mayor y Subsecretaría del Ejército de Tierra, que el organismo directivo del Transporte Mar será la Dirección General de los Servicios de Retaguardia y Transporte, y dicta normas para su funcionamiento.

ORGANIZACION

O. C. 20 junio 1937 ("D. O." 148). Dispone que la Dirección de Transportes pase a constituir la Dirección de Transportes por Carretera de la Dirección General de los Servicios de Retaguardia y Transporte.

ORGANIZACION

O. C. 3 julio 1937 ("D. O." 161). Dispone que de disuelto el Regimiento Motorizado de Ametralladoras creado por O. C. 10 abril 1937 ("Diario Oficial" 97), y aumentando la actual plantilla del Regimiento de Etapas en un Batallón de Enlace en motocicletas de análoga composición a la señalada en la O. C. 11 mayo 1937 ("Diario Oficial" 114) organizado a base del personal y material del Regimiento que se disuelve.

ORGANIZACION

O. C. 26 julio 1937 ("D. O." 190). Dispone que las Compañías de Depósito creadas por O. C. 9 mayo 1937 ("D. O." 114) para cubrir las bajas que se produzcan en las Unidades del Tren Automóvil del Ejército quedarán afectas a la Escuela Automovilista del Ejército (Castellón), efectuando el destino a las mismas el personal de nuevo ingreso, el que sufrirá en dicha Escuela un curso de instrucción.

ORGANIZACION

O. C. 28 julio 1937 ("D. O." 186). Disolviendo el Regimiento de Etapas, organizándose en Batallones independientes.

ORGANIZACION

O. C. 1 septiembre 1937 ("D. O." 214). Determinando los deberes y atribuciones de los inspectores generales de Caballería, Artillería, Ingenieros, Intendencia, Sanidad y Retaguardia y Transporte.

ORGANIZACION

O. C. 12 septiembre 1937 ("D. O." 232). Modificando el artículo 5.º de la O. C. 5 julio 1937 ("D. O." 161) en el sentido de que la Revista de Comisario del mes de septiembre es la que han de pasar en la nueva situación el jefe, oficiales y sargentos destinados a los Batallones de Enlace y de Etapas.

ORGANIZACION

O. C. 3 octubre 1937 ("D. O." 245). Dispone la creación del segundo Batallón especial de Transporte Automóvil del Servicio de Tren del Ejército afecto a la Brigada de Tanques.

ORGANIZACION

O. C. 9 octubre 1937 ("D. O." 250). Dicta reglas con el fin de facilitar la rápida organización de las nuevas Unidades que se han de crear, así como completa los cuadros de las ya existentes pertenecientes al Servicio de Tren del Ejército.

ORGANIZACION

O. C. 11 octubre 1937 ("D. O." 252). Dispone la creación del tercer Batallón especial de Transporte Automóvil del Servicio de Tren Automóvil del Ejército al objeto de atender debidamente a los transportes necesarios en Defensas de Costas.

PERMISOS

O. C. 2 octubre 1937 ("D. O." 256). Dicta normas para la concesión de permisos al personal del Ejército a partir de 1 de noviembre.

PLANTILLAS

O. C. 10 febrero 1937 ("D. O." 41). Publica las plantillas que ha de constituir un Batallón de Transporte Automóvil.

PLANTILLAS

O. C. 19 febrero 1937 ("D. O." 45). Rectifica la O. C. 10 febrero 1937 ("D. O." 41) en el sentido de que los cuatro auxiliares administrativos afectos a la Plana Mayor del Batallón, corresponden dos a la Oficina de Mando y dos al Almacén y Material.

PLANTILLAS

O. C. 5 marzo 1937 ("D. O." 57). Dispone sea incrementada la plantilla de los Batallones de Transportes en un teniente de Intendencia por cada Unidad como depositario de efectos, pudiendo desempeñar funciones de pagador-habilitado.

(Continuará.)



ALEMANIA Y CHECOSLOVAQUIA

Desde hace algún tiempo, para nadie es un secreto que Alemania mira con deseos absorcionistas a los países danubianos y del centro de Europa. Así como Francia garantizó en 1919 el "statu quo" de los nuevos países—Checoslovaquia, Yugoslavia, Polonia—o de quienes habían ganado trozos de tierra en el reparto—Rumania—, Alemania, por ley natural, dió grandes esperanzas a sus antiguos aliados—Austria, Hungría, Bulgaria—de que en una fecha próxima, rehecha la economía y la capacidad militar alemana, las cosas cambiarían. El espíritu de revancha revivía en la mayoría del pueblo alemán, y el nacionalsocialismo supo aprovechar esta coyuntura para erigirse en campeón de la "raza germánica". Es oportuno recordar que Lenin, con la visión que siempre tuvo para los problemas que no se vislumbraban en el momento de suceder, atacó duramente el Tratado de Versalles. En general, desde un economista como Keynes, hasta juristas como Bourgeois, hicieron notar la injusticia de las imposiciones hechas contra los vencidos.

Sin embargo, es justo que consignemos que los nuevos países no tuvieron culpa alguna en las condiciones de la paz. El mundo eslavo había sido absorbido en gran parte por la Casa austriaca, y la enemistad tradicional entre ambas razas persistía, no por ser razas diferentes, sino por la opresión inicua del Imperio austrohúngaro. Al formarse los nuevos países, Checoslovaquia, en manos de hombres demócratas, en especial Masaryk, creyó más oportuno vivir en un régimen de armonía y de libertad ciudadanas. En medio de los países más o menos oprimidos por una Monarquía hereditaria o por hombres reaccionarios que ansiaban también la revancha, y que odiaban al pueblo, creció Checoslovaquia, impulsando sus industrias, vendiendo grandes cantidades de azúcar. De este modo, gracias a su laboriosidad, Checoslovaquia consiguió siempre tener una balanza comercial activa. En el plano político, conocedora de las futuras intenciones de Alemania, trabajó intensamente por crear un instrumento amplio que contrarrestase los manejos agresivos de Alemania. Este instrumento, avalado por Francia e Inglaterra, más tarde por Rusia, fué la Pequeña Entente.

Sin embargo, en un breve estudio de la economía exterior de los países de Centroeuropa podremos ver acaso otra razón fundamental del odio alemán hacia Checoslovaquia. En los mercados que componen esta

parte de Europa—Austria, Yugoslavia, Rumania, Polonia, Bulgaria, Hungría—entran en frecuentes competencias los artículos de ambos países. En posición más modesta, puede decirse que las economías de los dos países se asemejan, especialmente en lo que se refiere a ciertas materias, tales como la cerveza y el azúcar, la juguetería y productos manufactureros. Desde el advenimiento de Hitler al Poder, la participación de Checoslovaquia en el comercio exterior de Austria, Hungría y Yugoslavia, ha descendido bastante. Hungría y Austria han establecido verdaderas murallas aduaneras o han exigido el sistema "clearing", es decir, la compensación, con grave quebranto para Checoslovaquia, que se veía obligada a comprar productos agrícolas que no le hacían falta.

En resumen, puede decirse que la concurrencia económica entre Checoslovaquia y Alemania continúa siendo muy tirante, razón que impide el pleno dominio en esos mercados de los productos alemanes, que, sin embargo, conservan el lugar preponderante. Por otro lado, Checoslovaquia es la democracia que defiende las libertades del mundo frente a los manejos brutales de los nazis y de Roma, que también ve con malos ojos la estabilidad económica-política del gran país hermano. Alemania e Italia desearían reducir a cero la labor de la Pequeña Entente, porque su acción solidaria estorba sus planes de expansión y de dominio. Poco a poco, Yugoslavia ha caído en la esfera de influencia de Italia; Rumania se debate en estos momentos entre su adhesión tradicional a Francia o la entrega amorosa a la Alemania nazi. El pueblo rumano desea caminar con las democracias, pero su Gobierno sigue enamorado de las tendencias dictatoriales del III Reich. Checoslovaquia permanece fiel, sin dejarse influenciar por ningún país agresivo, al espíritu que le dió vida. Benes, su actual Presidente de la República, es un fiel discípulo del gran Masaryk, muerto recientemente.

JUAN FALCES ELORZA.

ESTE NÚMERO HA
SIDO CENSURADO

metralla...

por «Esos»

El Japón continúa pretendiendo civilizar completamente a China, sin que se note un mal detalle de agradecimiento en el mundo. Y hay que apreciar lo que el Japón está haciendo por la civilización y la cultura...

En China, debido a la incultura de sus habitantes y a la falta de energía de las autoridades chinas, se han llegado a construir ciudades que tienen trescientos y pico años de antigüedad. Este hecho insólito ha permitido que haya pueblos y ciudades en China donde viven millones de seres tranquilamente, como si fueran seres civilizados. Han llegado en su atrevimiento los chinos a fundar comercios, crear fábricas, edificar escuelas, cultivar campos; y tienen paseos y Ayuntamientos de verdad y todo.

Estos seres que demuestran su escasa civilización, tienen mujeres, padres, hermanos, hijos...

Ante este estado caótico y anárquico de China, el Japón, indignado, ha comenzado su obra civilizadora bombardeando estas ciudades chinas, para que no sean nidos de seres que parecen humanos y que demuestran no conocer la civilización.

Por favor, señores diplomáticos, ustedes que se dan gran maña para estas cosas, hagan todo lo posible por que China sea declarada colonia japonesa, y verán cómo adelanta la civilización en ella.

En serio, hagan ustedes todo lo imposible, porque si no los pobrecitos japoneses solos se van a ver negros.

* * *

La metralla no agrada a nadie. Eso lo saben hasta los vendedores de pipas.

Por eso intitulamos nosotros con esa palabra esta sección.

* * *

Tenemos una tontería en la punta de la pluma y vamos a escribirla.

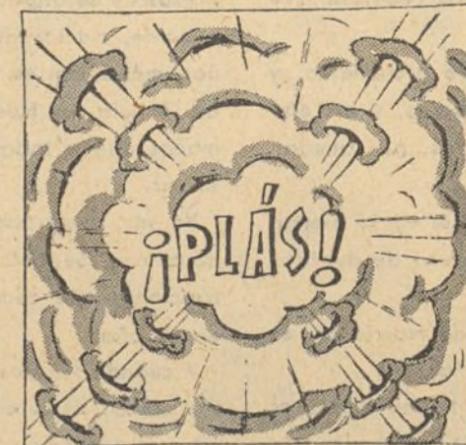
¿Por qué no se prohíbe la circulación de algunos coches que son por su contenido—pasajeros y "pasajeras"—la vergüenza y el bochorno de los que conservamos intacta la decencia?

* * *

Caramba, Benito, eso de retirarte de la Sociedad de Naciones es una de las escasas tonterías tuyas que merecen aplauso. Ha sido una coza dada a tiempo. Ya sabemos que te iba resultando difícil estar disfrazando constantemente delante de las personas tu bestialidad. Tu huida ha sido acertada; ya estabas bastante convencido de que los ladrones y asesinos no pueden alternar con la gente honrada.

Ahora en tu retiro dispondrás de

COSAS DE CILINDRITO



más tiempo para seguir ensayando el difícil arte del equilibrio del matón. Ensayá, ensaya...

* * *

Visto, oído y contado. Textual.

A la estación de Sol llegan a tomar un Ventas, un hombre ya anciano—estaba más bien cerca de los sesenta que de los quince—, llevando de la mano a un niño, nieto, seguramente—estos detalles no los omito por no restarle sabor al hecho.

Son las doce y media, y a esa hora todos los que le usamos sabemos que en el "metro" no sobran diez centímetros. Esperan en el andén entre la muchedumbre. Aparece el tren por la boca del túnel—negro como la conciencia de un especulador—. Para. Se abren las puertas de los coches; y el abuelo y el nieto se ven incrustados entre cien personas en la pared del andén: es que sale el público. Dos minutos más tarde, el nieto y el abuelo tienen ocasión de comprobar que el cuerpo humano es elástico: es que la gente ha entrado a los coches. El vagón va atestado. El tren arranca. Motivo que aprovechan los viajeros para sacar los codos, observar si les falta algún miembro del cuerpo o prenda de la vestimenta.

El nieto, de pronto, reclama la atención del abuelo. Le ha extrañado el distintivo que lleva un militar en la manga, cuyo brazo cuelga ante sus ojos.

El abuelo, como es más alto de estatura, no necesita mirarle la manga y observa su gorra y se asombra.

El abuelo vuelve a mirar la gorra, y lo que ve no le cabe en la cabeza—me refiero al distintivo, que es lo que mira, no a la gorra.

¡Dicho militar es coronel!

Al comprobar esto el abuelo se queda turulado y estupefacto, y no digo descachifollado por si os disgusta.

Seguramente el hombre ha razonado: ¡Cómo es posible que todo un coronel vaya en el "metro", habiendo "tantos autos" por ahí!... Misterios insondables de la conciencia humana.

Han llegado a la estación adonde iban y se han apeado. El nieto aprovecha la mayor libertad de movimientos para seguir insistiendo sobre el distintivo del militar del coche del "metro". El abuelo, por fin, le contesta explicándole su graduación y lo que representa.

El nieto ha escuchado atento; luego ha debido discurrir un momento con lógica infantil y sólo se le ha ocurrido objetar a su abuelo:

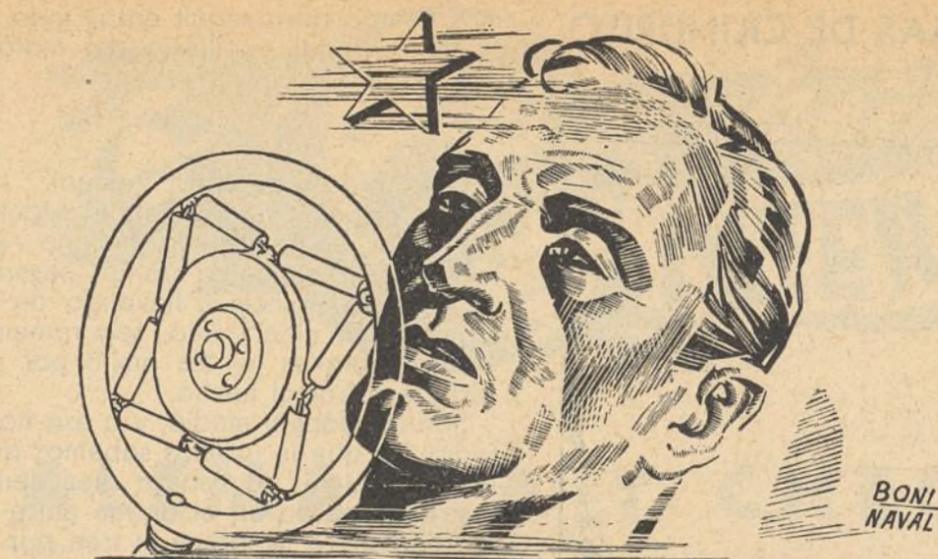
—Sí, sí; pues yo no creo que un coronel sea tanto, porque Apolonio, el novio de "Quiqui" (su hermanita),

viene todas las tardes a buscarla y trae un "auto" estupefacto. Así que, ¿quién es más?...

—El novio de tu hermana, hijo.

—contestó el abuelo.

Después siguieron calle abajo tomando el sol y entreteniéndose en contar los agujeros hechos en las fachadas de las casas por los obuses nazi-onalistas. Yo ya los perdí de vista.



escucha ...

Camarada:

Te prometí explicarte por qué el fascismo es débil y te lo cumplo.

Nada te diré de su debilidad en los principios y diferentes fases, eso queda para otro día: te lo debo.

Voy sólo a razonarte, hoy, con lo que tú también sabes, camarada,

Unos cientos de proletarios, tú entre ellos, sin armas, sin mandos, con la voluntad y con el pecho, les quitasteis todos los cantones de Madrid, verdaderas fortalezas, que nadie creyera que la voluntad del pueblo pudiera rendir. Fueron horas.

Barcelona, Guadalajara, Albacete, Badajoz, Gijón... y cientos de pueblos arrancaste de sus manos. ¿Armas? Las que a ellos mismos les quitaste.

Cobardes y vencidos, traidores, reciben de otros cobardes, como ellos, miles de hombres; asesinos, ladrones, vagos de siempre, los unos; los otros, jóvenes obreros, padres de familia, desgraciados, sin trabajo, hambrientos, rebaños dóciles a la tiranía, incapaces de sentir, por su tara mental, el bello gesto de la rebeldía que libra del vasallaje.

Todo lo acumulaban con cientos de toneladas de armamento, y lo lanzan sobre ti, y tú, con tu pecho, paras las balas, y los empujes feroces de la canalla, los destruyes y derrotas. Allí quedan frenados; tú lo mandas.

Detrás de ti, Madrid, y tú vigilante y defendiéndole en la Sierra, en El Pardo, en el Jarama, en los cientos de kilómetros de nuestros frentes.

El fascismo es más débil que tú, pero entiende de traiciones, es maestro en ello y sabe distinguir a los de su calaña.

¡Málaga! Hace falta comprar moral, y como no tienen fuerza ni arrojo para vencerte, miran a nuestra Perla, y allí, amparados por tu nobleza, encuentran a gente de su calaña. Un paseo triunfal y miles de asesinatos. Vergüenza y lodo sobre nuestra bella Málaga; pero allí quedan unos miles de hermanos que heroicamente defienden un barrio. Saben que la defensa es imposible, pero quieren, con su sangre de proletario español, lavar, para la historia, la mancha de traición con que unos degenerados españoles los enlodaron.

Llaman triunfo a esta nueva derrota guerrera, que tuvo que comprar lo que no supo ni pudo ganar.

Ya creyó reforzada la moral de sus tropas y nuevamente se estrelló en los mismos límites que tú le marcaras.

Incapaces de vencerte, miran al Norte. Dificultades geográficas nos separan de nuestros hermanos.

Allí estrellan su rabia y su baba y allí las democracias burguesas repiten las frases de "Ni quito ni pongo rey..."

Aun a pesar de que ayudan a su señor, pierden sus cuernos en los embites y recuerdan Málaga, y Bilbao sufre la vergüenza de cobijar a traidores, y el pueblo, noble, vuelve a lavar con su sangre las páginas que llegarán a la historia como un canto de libertad, comprada con tanta gloria y mantenida con tanta sangre.

El pueblo no ha sabido distinguir a los traidores; es demasiado confiado por noble, y Santander es una nueva denigración que cae sobre el Ejército que se llama vencedor, no habiendo sabido vencer ni a su propia cobardía.

¡Asturias!... Muchos esclavos de su propia indignidad tuvo que traer el invasor para reforzar sus rebaños, y Asturias, única, resistió sin desfallecer cientos de toneladas de metralla y tuvo nuestro Gobierno, que no dejaba de laborar por nuestro triunfo final, que defender la vida de nuestros hermanos de honor, y aun quedan allí, presos de su dignidad y amor a Asturias, muchas veces heroica, leal y noble, cientos de hermanos, que defendiéndose entre las montañas, mantienen en alto la bandera de Asturias, de igual forma que en Galicia, en Huelva y en muchas montañas de libertad hay hermanos que a todas horas recuerdan al fascismo la impotencia de su ser.

Ya ves, camarada, que el fascismo no ha tenido ni un solo triunfo de armas. Sépanlo los pusilánimes; fueron todo ventas indignas y traiciones que cometieron unos cuantos degenerados que nacieron en España.

Y cuando los pesimistas y pobres de espíritu, que no sienten nuestra causa, tiemblan; cuando los conscientes se preparan para recibir el empujón y frenarle y destruirle en un avance arrollador, tú, camarada, sonríes y ves a nuestro Ejército, sabedor de su fortaleza, atacar seguro, técnico, en continuación de operaciones que también la traición detuviera en pasadas fechas.

Y no temen a los refuerzos que acumularon del Norte, y en caminar seguro, hora a hora, rompen defensas que el enemigo creyera inexpugnables, y en tres días se sitia a muerte a una ciudad sin haber recurrido a entrega infamante, sino a la potencia verdadera de nuestro Ejército, que unido, destruirá a mazazos todo el featural tinglado que se forjó en la panza de esa jarra llena de orgullo que a veces se asoma al balcón del guiñol italiano.

¿Ves, camarada, cómo el fascismo es débil?

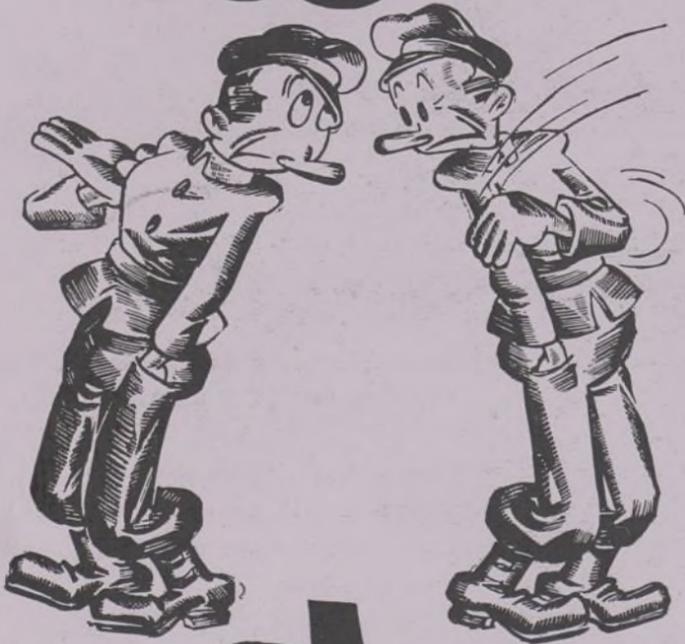
PEREZ



... NO HAY HORAS LIMITADAS DE TRABAJO



... NO IMPERAN LOS PARTIDISMOS



... NO EXISTE EL YO MAS QUE TU



EN EL FRENTE...



... NO SE CUENTAN LOS SERVICIOS REALIZADOS

... NO SE HABLA CON NADIE DE LA GUERRA Y SUS SECRETOS



BONI NAVAL

TRANSPORTE
en guerra



NUESTRAS ARMAS DE COMBATE
CABALLERIA

Todas nuestras armas de lucha son del pueblo; pero si hay alguna que merezca destacarse por su especial formación, es ésta. ● El Arma de Caballería, en el antiguo Ejército, era la esencia del militarismo; la representación máxima, dentro de él, de la reacción, y con pocos de sus efectivos pudimos contar al emprender nuestra lucha. Todo hubo de improvisarse. Unos voluntarios, entusiastas del Arma, emprendieron la tarea de formarla. Ellos solos saben de sus afanes por hacer de la Caballería un arma útil de combate. Sus luchas para reunir ganado para un grupo de jinetes que habrían de formar el primer escuadrón denominado "Jesús Hernández". El primer paso estaba andado. Este escuadrón se dividió después en varios. Más tarde formaron un regimiento... ● En la gloriosa lista de héroes defensores de Madrid, están escritos los nombres de muchos de sus abnegados soldados. Hasta entonces la caballería mora sólo había hecho correr la pólvora... La historia de la Caballería del pueblo va ligada a los hechos más gloriosos de nuestro Ejército. Ha sido empleada con eficacia y éxito en todas nuestras operaciones de gran envergadura. Los lacónicos partes de guerra siguen trayéndonos a menudo el eco de sus afortunadas intervenciones. ● La Caballería republicana tiene un puesto señaladísimo en futuros combates. Perdidas todas las características que distinguían a la antigua, renacen hoy en ella sus principales cualidades: audacia y heroísmo. ● La Caballería es una de las Armas más ignoradas de nuestro Ejército; pero una de las más pródigas en acciones gloriosas a lo largo de nuestra lucha.