

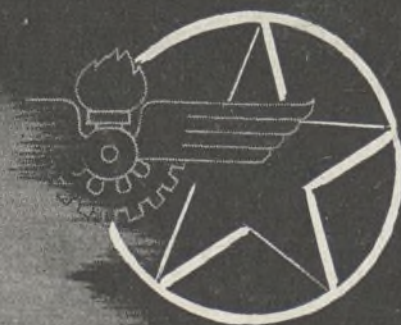
111

TRANSPORTE

El Conductor

TU ARMA ES EL VOLANTE

CONDUCTOR



DE CARA AL PORVENIR

PASOS SEGUROS EN LA

LUCHA Y EN EL TRABAJO





ORGANO del COMISARIADO del TRANSPORTE del E. del C.
AÑO II • MADRID, 20 DE JUNIO DE 1938 • NÚM. 26



EDITORIAL

¡¡ RESISTIR !!

Fué el mandato de nuestro Gobierno en horas graves. Cuando surgió la orden, las horas se hallaban pobladas de inquietudes; la guerra aceleraba su ritmo trágico para dar a cada episodio el color gris de las derrotas. Hoy la voz robusta del Gobierno de Unión Nacional vibra de nuevo en todas las conciencias: ¡Resistir! Es el mandato del Gobierno; es el mandato de la patria que sangra en el Mediterráneo. Ya no hay disyuntiva. ¡Resistir! No hay posibilidad de rectificar conductas. Estamos donde la guerra nos ha llevado. Y todos y cada uno de los españoles que ocupan el territorio leal sabemos cuál es nuestra misión: ¡Resistir! Con pan o sin pan; con armas o sin ellas; con el dolor de nuestras familias sacrificadas clavado muy hondo; más clavada aún la guerra en nuestras conciencias de ciudadanos, sintiendo su dolor muy dentro; pero no hay opción.

El que no sienta el imperativo patrio, el que no sienta la llamada angustiosa de España es un traidor; el que no vea en la lucha y en el trabajo infatigable los cauces por donde se deslizará la guerra victoriosa primero, y la paz redentora después, es un desertor. ¡Resistir! Es la llamada ciudadana que ha hallado en todas las conciencias resonancias heroicas. Hay que resistir, porque la resistencia nos dará el triunfo. La resistencia nos da un tiempo ganado que necesitamos para propulsar el avance de nuestra causa en el mundo. La opinión internacional despertará poco a poco del letargo en que se halla sumida por los razonamientos narcotizantes de sus Gobiernos. Francia ha de convencerse, en definitiva, de que si no despierta ahora tendrá un despertar mucho más amargo cuando el sueño en que se halla actualmente sea turbado por el retumbar de los cañones alemanes desde el Pirineo. Francia despertará, y despertará Inglaterra, y se completará el movimiento de inquietud que se ha iniciado en Norteamérica. Gritarán todas las democracias del mundo su voz de justicia en favor de España. Esto llegará, tiene que llegar; pero para ello es preciso resistir. Es necesario que demos tiempo a que esa reacción sea un hecho. El egoísmo de nuestros hermanos de otros países toca a su fin. Y será después de nuestra resistencia, después de nuestra dura oposición al paso del fascismo cuando la ayuda vendrá abundante y eficaz.

Mientras tanto, ¡resistir! Lo ha mandado el Gobierno; lo manda el pueblo; lo mandan nuestros hijos, nuestros padres, nuestras mujeres. ¡Resistir! Que después de la resistencia se dará la victoria.

¡Soldados del transporte! Ya sabéis el imperativo de la hora: Hincad vuestras manos en el volante; surcad las carreteras hasta las líneas de fuego con la carga que alimentará la resistencia; corred con los ojos fijos en la victoria, que oculta tras de su brillo la paz y la redención.

La revista **TRANSPORTE EN GUERRA** inicia con este número una nueva etapa, que transcurrirá bajo la dirección del Comisariado de Transportes del Ejército del Centro.

Al encargarnos del periódico no hacemos más que realizar un cometido cuya función entra de lleno en la misión del Comisariado. Hasta ahora no ha sido así, lógicamente, ya que en el Servicio de Tren el Comisariado no se ha desarrollado con la amplitud que debiera. Hoy el transporte está debidamente dotado de comisarios, y consecuencia de ello es que la revista pase a ser dirigida por éstos.

No vamos a enmendar la plana a nadie, ni tenemos intención de sentar cátedra periodística. La revista ha sido regida hasta hoy por hombres de cuyo antifascismo nada hay que decir, así como tampoco de su capacidad organizadora y directora. La inspiración, como la ejecución, ha sido magnífica, y resultado de ambas tareas es la situación actual de la revista, que ha sabido crear un gran ambiente y granjearse las simpatías de todos, como base de un prestigio justamente conquistado. Pero ello no implica inamovilidad de las normas hasta ahora empleadas en la realización del periódico. Se introducirán innovaciones y reformas que afectarán fundamentalmente a la revista, sin que estas reformas pretendan significar crítica ni establecer plano comparativo.

Pretendemos, sencillamente, que **TRANSPORTE EN GUERRA** sea más de la tropa, más de los soldados. Será también—¡cómo no!—de los jefes y oficiales, para quienes

ORIENTACIONES

la revista trabajará intensamente, pero de una manera distinta a como venía haciéndose.

El reparto de textos en la distribución de mandos y tropa estará inspirado en la equidad con arreglo al número. La más elemental de las reglas democráticas reclama más para el mayor número de individuos y menos para la minoría, aun cuando ésta sea selecta.

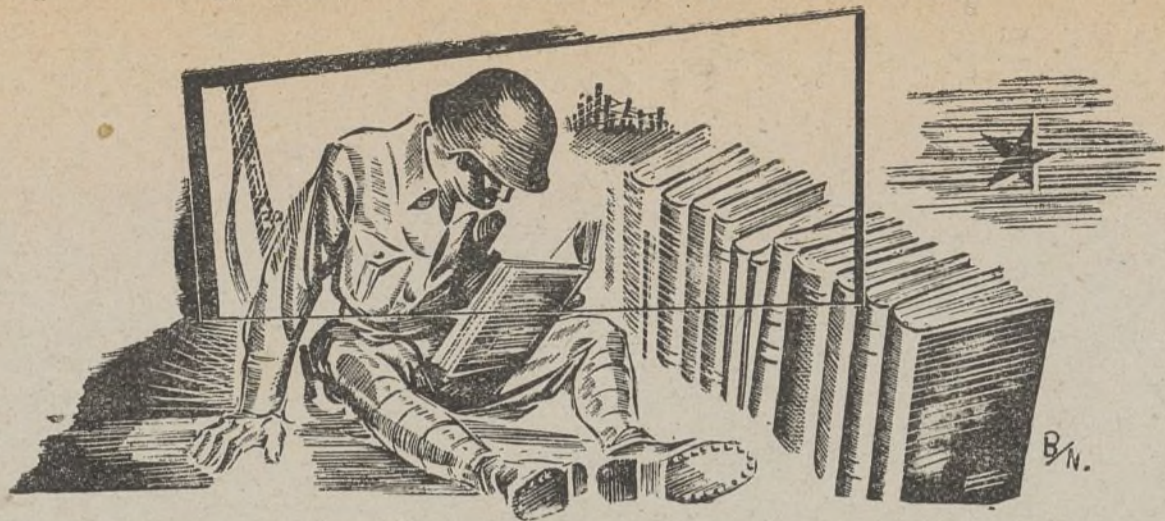
Como quiera que la revista ha de ser de todos—de todos, de verdad, no con esa posesión colectivoespiritual que a nada obliga al que ofrece—, hemos de hacerla entre todos. Es necesaria, absolutamente indispensable, una colaboración frecuente de todos. En la revista cabe lo técnico, lo político—siempre que los textos den una interpretación justa de la política del Frente popular—, lo social, lo literario y artístico; todo cuanto tienda a dar a la revista una amplitud de concepciones y una variedad inteligente de asuntos. Una publicación que no cuenta con una colaboración amplia, abundante, de masas—valga el concepto—, sobre todo si tiene el carácter de la nuestra, lleva en contra un 50 por 100 de posibilidades de triunfo y popularidad. La popularidad la da el pueblo, la masa, y esta popularidad no se consigue si no es con una intervención directa de aquélla.

Nos es necesaria vuestra colaboración. Nuestro periódico debe reflejar los problemas del Servicio de Tren a través de artículos claros, contundentes, sencillos en la forma, de positivo contenido. Lo barroco y lo excesivamente manoseado no nos sirve; ni tampoco necesitamos aquello que plasme problemas o situaciones de alta política que, escapando a nuestra capacidad consecutiva, y aun a la perceptiva, no nos sea posible solucionar. Esto implica un «trae y lleva» de sucesos que nos incumben de una manera general y no directa. La revista tiene que ser de nosotros y para nosotros, y sería vanidad ridícula pretender desmenuzar altas razones de Estado si no es para, interpretándolas, darlas a conocer a los lectores.

Tenemos un límite en nuestro trabajo que empieza en el transporte y termina donde deja de serlo para convertirse en actividad general. Vamos a procurar que **TRANSPORTE EN GUERRA** sea órgano reflejo de la actividad transportista, sin que, naturalmente, restemos importancia a los sucesos generales que nos afectan a todos.

Compañeros: **TRANSPORTE EN GUERRA**, que publica su primer número bajo la dirección del Comisariado, os saluda y espera de vosotros una colaboración entusiasta y eficaz.

EL DIRECTOR



LA CULTURA

BASE ESENCIAL DE UN PUEBLO LIBRE

No hay nada tan doloroso para un pueblo hambriento de libertades como el desconocimiento y carencia de los elementos más necesarios para subvenir a sus necesidades espirituales. El servicio más hermoso que podemos prestar a la sociedad, la ayuda más valiosa que podemos ofrecer a nuestro país es, sin género de duda, la de remover su vida, la de cambiar su vieja y arcaica estructuración, dándole nuevos gérmenes vitales, enseñándole nuevas rutas, llevándole por normas fijas y seguras a un camino sembrado todo él de felicidad, prosperidad y progreso.

Nadie podrá dudar de que la defensa que el pueblo español está haciendo en estos momentos tiene como base fundamental la conquista de esos ideales. Por eso todos los españoles tenemos que darnos cuenta de la trascendencia de hacernos cultos, de saber y conocer todo aquello que nos dirige a la perfección. Siempre se ha dicho que el que no sabe es como el que no ve, y así como el que no ve es porque tiene alguna imperfección en la vista, así el que no sabe es porque la señora de su vida, la inteligencia, tiene alguna imperfección; y si el ciego no puede caminar sin la ayuda de algún lazarillo, el ignorante, el falto de cultura tendrá que ser dirigido por otros que le llevarán por donde a ellos les convenga. La mayor afrenta que a un pueblo se le puede hacer, y, por consiguiente, a un individuo, es la de tacharle de ignorante, de inculto. Este constituye una pesada carga, porque es un estorbo para la sociedad en donde vive.

Por eso la República, conocedora de la trascendental importancia de la cultura, ha abierto por millares escuelas y academias adonde puedan acudir todos los españoles; y en estos momentos tiene establecidas escuelas y hogares en cada una de las unidades y compañías, en donde el soldado aprenda y lleve a su inteligencia cuanto le es necesario para dirigir libremente los actos todos de su vida. Y el soldado que cierre sus ojos y tapone sus oídos para no lograr un perfeccionamiento cultural no es digno de que se acuda en su ayuda.

El que se resigne a vivir en el limbo de su ignorancia y no acepte las enseñanzas que se le proporcionan, no es digno de que se le considere como hombre, pues es la mayor y más suprema cobardía y abdicación de su virilidad: es la renuncia que hace a redimir sus potencias de la esclavitud de su ignorancia. Más aún: no amará su independencia y no podrá jamás ser verdaderamente libre si no liberta primero sus facultades propias, si no conquista la soberanía e imperio de su razón.

Guerra, pues, al enemigo de la cultura. Tengámosle como adversario y considerémosle como estorbo para el triunfo de nuestra causa. Y así como se castiga severísimamente al que quiere someternos a un yugo de infamia y de vergüenza, y pretende arrebatarnos nuestra independencia y nuestro suelo, así también castíguese duramente al que rehuse los medios que el Gobierno ha puesto en sus manos para sacarle de las tinieblas de su ignorancia.

**EL COMISARIO
DE LA C. R. C.**



SALUDO

Camaradas: La escuela que inauguráis — como tantas otras creadas por todo el territorio leal — es el orgullo de nuestro Ejército y prueba incontrastable de la mentalidad magnífica de sus componentes.

Las escuelas de capacitación cumplen una misión fundamental en nuestro Ejército, desde las que están orientadas en la enseñanza elemental primaria, hasta estas encaminadas a adiestrar a los oficiales del Ejército popular en el arte de saber cumplir mejor su cometido en el orden técnico. En nuestra especialidad estas escuelas son tanto más necesarias cuanto que el volumen y complejidad de nuestra guerra comportan cada día mayores exigencias y demandas. Y a tono con ellas hemos de estar preparados todos los que, sin otro mandato que el de nuestra propia conciencia, nos hemos adscrito voluntaria y entusiastamente a la defensa de nuestra sagrada independencia y de nuestros más preciados postulados de justicia y de libertad.

Al mismo ritmo, al mismo paso que la guerra debe acrecentarse nuestro afán de aprender, de superarnos; pero no convirtiendo estas palabras en una consigna más, sino haciéndolas realidad viva. Porque nadie piense que es posible obtener la victoria sobre la invasión fascista sin una preparación técnica que nos consienta hacer frente al enemigo con las mayores probabilidades de éxito. Afán preponderante del mando político, en íntima conexión con el mando militar — que es un aspecto más del mejor funcionamiento de todo —, es éste, el de las escuelas, el de no cejar porque en todas partes y con la máxima extensión y amplitud se creen los medios adecuados para que todos, altos y bajos, jerárquicamente, perfeccionen sus conocimientos, adquieran otros nuevos y contrasten con los demás las inmensas lecciones que el desarrollo de la guerra nos depara prácticamente. Por eso, yo os digo que por el Comisariado no se regatearán esfuerzos en la consolidación y mejora de estas escuelas de capacitación.

No necesito encarecer la responsabilidad de un oficial del Servicio de Tren del Ejército. Mis conocimientos son muy cortos, y en agrandarlos y perfeccionarlos estoy. Pero sí os diré, camaradas, oficiales, alumnos de la escuela, que el buen cumplimiento de las órdenes y los servicios depende no sólo del oficial que sabe con acierto mandarlos. Y ya sabéis todos la importancia básica de los transportes en la guerra.

Por tanto, vaya mi saludo fraternal a profesores y alumnos, y mi deseo ferviente de que la escuela de capacitación culmine en grandes realidades para bien de la patria y de la causa que defendemos, para lo cual no os faltarán el apoyo y la ayuda entusiasta de vuestro comisario

Manuel GONZALEZ
Comisario del Transporte

BIBLIOTECAS



Muchos defectos tenía la sociedad burguesa, y entre todos era el más irritante y el que más hería la moral del proletario la insultante desigualdad que, al amparo de su fuerza, había establecido.

En todo y por todo se establecían privilegios: honores, riquezas, bienestar no eran conquistas del mejor proceder en beneficio de todos, sino servilismo hacia quien podía otorgar la merced; no eran premio al mejor trabajo, distinción a la inteligencia creadora, sino prebenda a la afinidad de compadrazgo o correspondencia a circunstancias no confesables, o también era producto arcaico de herencia.

Hombres de ciencia, españoles verdaderamente ilustres, reverenciados en el mundo entero, fueron salpicados de barro por los lujosos coches que arrastraban a cretinos ignorantes.

Tan sobrada de orgullo como falta de comprensión era esta sociedad, que hasta pretendía tener el privilegio de la inteligencia y de la cultura. Impotentes contra la Naturaleza creadora e imposibilitados de comprar cerebros, era con sus leyes burguesas como pudieron cercenar el derecho a saber del proletariado, obligándole a vivir en una miseria fisiológica y en un decaimiento moral y espiritual que sólo tiempo y apenas fuerzas le dejaban para soportar la dura vida y para luchar, perseguido, por el mejoramiento material y social de los suyos; mientras que ellos, amos del tiempo y del dinero, costeaban buenos profesores para que desasnaran a sus mediocres inteligencias.

Las obras de arte, los mejores libros encerraban los codiciosos en sus palacios o en sus casas, no para saborearlos y saturarse de su ciencia; no para que su alma se elevara ante lo sublime de la plástica, no, sino para satisfacer lo mezquino de su avaricia y su orgullo de poseedor. Creían que esas obras maestras, que esos libros de ciencia iban a reflejar el contenido en su persona para que aparecieran ante el mundo como «leídos y sabidos».

El contrabandista March tenía en su palacio de Madrid una maravillosa biblioteca: todos los clásicos españoles y extranjeros; todos los libros de ciencia, de arte; todo lo que hubiera deseado el más sabio filólogo. Tenía su bibliotecario la mayor parte de los libros encuadernados lujosamente en piel y maravillosamente clasificados. Lo tenía todo;

pero yo puedo dar fe, porque pude comprobarlo, de que sólo le faltó leerlos. Las tales joyas literarias o científicas no habían sido abiertas ni por casualidad una sola vez. Quizá le faltara tiempo para ello a su propietario, ocupado en preparar sus rapiñas y en distribuir los trabajos entre su abundante cuadrilla.

Esta manía de posesión encubre un privilegio y es doblemente nociva, porque sólo puede satisfacerla el que tiene capital para adquirir estos elementos de cultura, aunque en la mayor parte de los casos no la adquiera (caso de March y de muchos Marchs), y porque esta monopolización del libro implica su falta de circulación y las ideas y ciencia en ellos expresadas y vertidas quedan circunscritas, limitadas, a una determinada clase, como en el primer caso. Castrada la difusión del libro, queda castrado su objeto como función social.

Cuando la convulsión de odios de la clase capitalista cristalizó en el criminal movimiento de julio, el verdadero pueblo, que ama a España porque aferrado a su suelo lucha por la vida regándole con su sudor, tuvo que improvisarse en la defensa de ese suelo y crear, a la vez, todo el órgano estatal que con la aristocracia, el Ejército y la Iglesia había hecho causa común de crimen.

Conscientes ya de su destino, los hombres salidos de la propia entraña del pueblo promulgaron sabias y humanas leyes que desmontaron, con otros, el privilegio de la cultura, y el recio portón de la ciencia fué abierto a los oprimidos, al tiempo que el Estado, en sus funciones verdaderas, creaba las becas necesarias para que el proletariado, cuya inteligencia era merecedora de este galardón, pudiera con ellas atender a la subsistencia de los suyos.

Ya no se perderán en la obscuridad de la ignorancia las inteligencias luminosas que del pueblo surjan.

Creó el pueblo también su organismo de defensa artística y en él cobijó todas las maravillas de arte que el privilegio encerraba en las frías mansiones de los traidores, y aquellas otras que por ser ya del pueblo cien veces intentó destruir la aviación del crimen.

El pueblo, hambriento de esa cultura que tan dis-

(Pasa a la última página.)

evolución del Comisario

Nuestro Ejército ha cambiado profundamente. Cuando comenzó a existir y trabajar el glorioso Cuerpo de Comisarios sólo teníamos grupos heroicos de combatientes revolucionarios que salían a buscar al enemigo, creyendo casi todos que podíamos triunfar con que sólo pusiéramos valor y justicia al empuñar y acometer a los traidores con nuestras armas. La evolución de nuestro Ejército ha sido rápida y aprovechada, y ya disponemos de Ejércitos tan disciplinados y preparados técnicamente y de mejor moral que el enemigo. De aquellos Batallones improvisados y voluntarios que dieron vida y tarea a los primeros comisarios de guerra queda el recuerdo, y en su lugar tenemos ya unidades compactas y bien organizadas, que presentan otras características más difíciles, pero más sublimes, para que los comisarios cumplamos con nuestros deberes de combatientes.

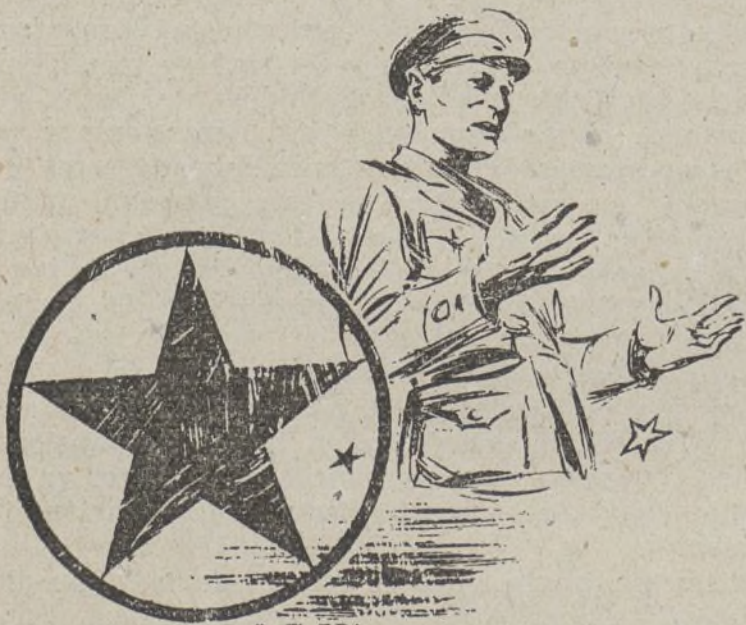
De aquellas Milicias voluntarias, políticamente seguras, que formaron la base de nuestro Ejército actual, y que nos evitaban tener que dedicarnos constantemente a la propaganda política, hemos pasado a trabajar con el Ejército republicano actual, compuesto en su mayoría por reemplazos de jóvenes campesinos, intelectuales y obreros que nunca han militado en organización alguna, y los más, si han formado parte de Sindicatos y organizaciones, ha sido desde hace pocos meses a la fecha. Esto forzosamen-

te ha tenido que hacer evolucionar nuestro trabajo político hasta intensificar y multiplicar la propaganda, para documentar totalmente a nuestros soldados de qué significa nuestra lucha y del bien que nos va a proporcionar a todos los españoles leales la victoria sobre los traidores e invasores fascistas.

A nuestro Ejército van llegando quintas que, como decimos antes, no se parecen en mucho a los primeros luchadores antifascistas que convivieron con el Cuerpo de Comisarios. Claro que, para nosotros, también los que van llegando son tan patriotas y buenos soldados como los anteriores; pero como vienen precedidos de otras características de educación social y política, forzosamente hemos de emplear con ellos el lenguaje y procedimientos del momento, teniendo que evolucionar obligadamente nuestros antiguos modos de trabajar.

Hoy ya no se deben pronunciar discursos o componer periódicos murales sobre temas sin fundamento de actualidad o que no tengan una relación absoluta con las directrices que nos marca nuestro Comisariado superior, que tiene el conocimiento más exacto y amplio de la forma y cantidad en que han de producirse nuestras conferencias y ponerse en práctica nuestras obligaciones.

Es absolutamente necesario asegurar un buen trabajo de enseñanza y de educación política sobre la base de plan de charlas y actividades políticas en general. Los comisarios deben preparar planes de charlas semanales o decenales, y dar éstas ante los combatientes, de las que deben darse no menos de una cada dos días para todas las Compañías. Estas charlas tienen que estar bien preparadas por parte de los comisarios, para que sean interesantes. En las mismas deben tratarse temas políticos, culturales, militares, etc. En fin, temas distintos, para de esta manera satisfacer las necesidades crecientes de los combatientes. Todas las cuestiones políticas que surgen en la vida del país o en la escala internacional, algunos temas históricos de revoluciones y guerras en España y en otros países tienen que ser divulgados ante los combatientes, claramente explicados, para de esta manera asegurar la enseñanza y educación política cotidiana de los combatientes. Y pa-



ralelamente con esto, con mayor regularidad aún, asegurar la lectura y comentarios de la prensa antifascista diaria. No se puede consentir que nuestros combatientes no estén al corriente de los acontecimientos políticos diarios. Es hora ya de terminar con la subestimación de este trabajo. Los comisarios del Transporte tienen la obligación de averiguar todos los días cómo ha sido aprovechada la prensa, si se ha leído ésta o no, qué comentarios ha habido, qué preguntas han planteado los combatientes, cómo ha contestado el lector, etc. Sólo y únicamente de esta manera el comisario conocerá el ambiente de la fuerza, cómo los combatientes opinan de estas cuestiones, y podrá tomar medidas para explicar los problemas que no estén claros.

Es imprescindible también el trabajo de higiene y limpieza. Hoy más que nunca adquieren gran importancia la instrucción militar y técnica, el deporte, las duchas, las peluquerías, asegurar el lavado de la ropa y mudarse frecuentemente. Hay que emprender con toda energía y eficacia la lucha contra todo lo que pueda perjudicar la salud o la existencia de nuestros combatientes.

Tenemos que subrayar también el gran peligro que adquieren ahora las enfermedades venéreas, y que los comisarios deben tomar todas las medidas necesarias para evitar la propagación de estas enfermedades, y, por otro lado, la curación rápida de los enfermos.

* * *

Quisiéramos indicar en este artículo la falta que aún existe en los transportes militares de Hogares del combatiente. Hay aún gran cantidad de unidades que no los tienen. Y hay otras que los tienen, pero que no se ven concurridos por la tropa. Igual ocurre con los periódicos murales, que no son renovados continuamente ni se invita a que todos los combatientes de nuestras unidades colaboren en la confección y composición de los mismos.

Dada la evolución del Comisariado, el comisario de hoy debe tener una gran capacidad de mando, aunque no se dice con esto que quiera ser el mando jefe de la unidad en que milite, sino que, en evitación de cualquier contingencia o gran dificultad que pudiera costarles a un jefe o jefes la inhabilitación momentánea del puesto de mando, ya el comisario, suficientemente preparado, pueda sustituirles, si es necesario, hasta que los mandos superiores arreglen la situación que pudiera crearse en cualquier circunstancia.



Mientras haya un puñado de tierra nuestra, mientras haya un pecho en que palpite un corazón español, si está en juego el porvenir de nuestra tierra, se sucumbe o se vence. Y se vencerá.

(Del discurso del doctor Negrín)

Ayuntamiento de Madrid

Es una tarea primordial de nuestros comisarios cultivar seria y sistemáticamente el dinamismo, el ímpetu, la movilidad, el entusiasmo de nuestros combatientes en las tareas diarias; cultivarlo en todo el trabajo, antes de las operaciones, en vísperas de ellas



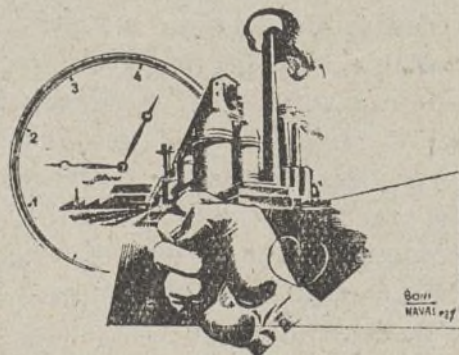
A esos egoístas de la inhibición, que siempre se han creído «au dessus de la mêlée», habrá que recordarles que si hubiesen intervenido en su día y en forma activa en la vida ciudadana, matizando sus contrastes y limando

sus asperezas, quizá se hubieran evitado muchos males.

Hay entre ellos muchas competencias. Habrá que utilizarlas. Pero nada más. Porque lo que España necesita serán hombres, no eunucos.

(Del discurso del jefe del Gobierno)

y en las propias operaciones. Los intervalos, la calma relativa entre las épocas de poco movimiento tienen que ser aprovechados no sólo para intensificar el trabajo político, sino para el trabajo militar, en el que participen todos los soldados y mandos; los



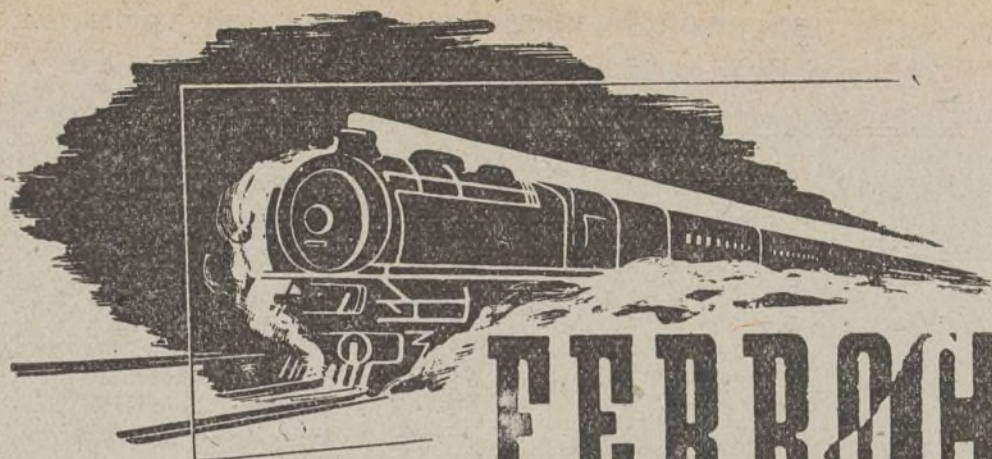
Pero además España no es un peñón aislado en el mundo. Cada día de resistencia es una batalla que internacionalmente podemos apuntar a favor de nuestra causa. Que la heroicidad de nuestros soldados ha dado al traste con cábalas y planes que se urdían a nuestra costa.

(Del discurso del jefe del Gobierno)

comisarios, sintiéndose como mejores auxiliares de los mandos militares, como representantes políticos del pueblo y de su Gobierno, tienen que desarrollar gran actividad en este sentido, consiguiendo la organización constante de ejercicios prácticos para el cumplimiento más exacto de todos los servicios.

Y para terminar este artículo diremos que con la evolución sufrida por el comisario es, sobre todas las cosas, la más fundamental para saber salir airoso de la situación aplicarle al trabajo un ritmo rápido y seguro. Sobre todo, lo más importante es trabajar con acierto para que los esfuerzos y los sacrificios no sean estériles. Pero no olvidemos que lo mismo que exigimos a todos los trabajadores de la retaguardia un aumento en la producción, incansable y cuantioso, debemos exigirnos también nosotros, los comisarios, un esfuerzo continuo y un ritmo lo más acelerado posible para que todos los deberes que nos son obligatorios en todas las tareas que nos pertenece cumplimentar se lleven a efecto siempre a tiempo y cuando más convenga a nuestra causa antifascista.

Constantino CALZADA



Por DÍAZ-UFANO

Teniente de la Sección F. C.

FERROCARRIL

En mi artículo anterior demostraba prácticamente lo económico que resulta en la actualidad el transporte por ferrocarril en comparación con cualquier otro medio que a este fin se utilice. Y es lógico que así sea, pues mientras éste le tenemos ya construido, con grandes existencias de máquinas, coches y vagones, produciéndose en España todas las materias necesarias para su entretenimiento y reparación, incluso la construcción de locomotoras (las 1.400, 1.500, 1.600 y 1.700 de M. Z. A. están construidas en Barcelona), y en el que se utiliza para su funcionamiento combustible exclusivamente español, todos los demás medios de transporte, piezas de recambio y combustible son de importación extranjera; por lo que podemos suponer el coste tan extraordinario que representará para el Estado su adquisición, incrementado por los riesgos de traerlos hasta nuestros puertos. Si a esto unimos que ningún otro medio puede comparársele en capacidad, y que, además, el gasto por ferrocarril está en razón inversa del removido de toneladas que haga, es decir, que cuanto mayor sea la importancia del transporte efectuado resulta a menor precio su coste, hemos de preguntarnos: ¿Por qué no se utiliza hasta el máximo el ferrocarril en beneficio de y para la guerra?

Son varias las razones que se dan para ello:

1.^a Que en casos de bombardeos aéreos el ferrocarril es más vulnerable que la carretera.

2.^a Que no estando militarizados los ferroviarios no se les puede imponer una disciplina de guerra, indispensable en determinados momentos.

3.^a Que no existiendo nada más que una sola vía de comunicación férrea para todo el tráfico que se cambia entre Levante con Andalucía, Extremadura y Centro es imposible que el ferrocarril pueda desenvolver con la rapidez que se precisa los transportes.

Pues bien, todas estas razones que se aducen carecen de consistencia, como fácilmente se puede demostrar:

a) Porque está bien demostrado a lo largo de nuestra guerra que los ferrocarriles no son ni más ni menos vulnerables a los bombardeos aéreos que la carretera, y aun menos, pues mientras en éstas su anchura es de seis, ocho y más metros, y el proyectil produce daños en cualquier parte que caiga, en el ferrocarril sólo puede causarlo cayendo en la

vía, y como el ancho de ésta es de seis pies castellanos, es decir, de 1,672 metros, el blanco es menor, y, por lo tanto, es mucho más difícil acertarla.

La parte débil del ferrocarril a estos efectos es la misma que en la carretera: los puentes. Y éstos pueden ser fácilmente guardados con artillería antiaérea, que impidiendo descienda el aparato es casi seguro que no les acierte. Fuera de estos puntos, la bomba, aun en el caso de hacer blanco, sólo puede producir una interrupción de dos horas como máximo.

b) La militarización de los ferroviarios es un deseo unánime de este personal, y lo que quieren es que se lleve a cabo cuanto antes; pero mientras esto se efectúa no puede existir la menor duda en confiarles cuantos servicios sean precisos, ya que por la índole de su función están acostumbrados a una disciplina que me atrevo a afirmar no puede darse en ningún otro trabajo civil. Mas aunque así no fuera, todos los españoles estamos subordinados a las necesidades de la guerra, y, por tanto, no hay ninguno a quien pueda tolerársele apatía o desgana en el cumplimiento del deber, ni aun escudándose en su edad, más o menos avanzada, pues todos tenemos la obligación de cooperar al triunfo con el máximo de nuestras fuerzas.

c) Que si bien hasta ahora no se ha utilizado nada más que una sola vía de comunicación por ferrocarril entre Levante con Andalucía, Extremadura y Centro, no quiere decir que no se pueda aprovechar otra que existe, y que me atrevo a afirmar es tan importante o más que aquélla, pues reportaría una serie de beneficios su utilización tan dignos de tenerse en cuenta como ser más económica por su menor recorrido (200 kilómetros); aislar la estación de Aranjuez, batida por la artillería enemiga, y descongestionar la línea de Alcázar-Albacete-La Encina-Valencia, con lo que, indudablemente, se imprimiría una mayor rapidez al transporte.

Esta segunda vía, que entiendo se debe utilizar con la máxima intensidad, es la del ferrocarril en construcción Cuenca a Utiel, haciéndose el enlace entre las estaciones de Arguisuelas-Enguñadanos—que no están terminadas las obras del ferrocarril—por medio de camiones, que harían un recorrido de unos 35 kilómetros.

(Pasa a la última página.)

¡¡RESISTIR!!

En la resistencia está la victoria de nuestro pueblo. Sobre ello no puede existir margen de duda. El fascismo, no importa cuán grande sea su potencialidad militar en un momento dado, no puede sostener una lucha de carácter indefinido. En primer lugar, porque su posición interna, ya muy débil, puesto que se apoya en un régimen de tiranía y explotación, de represión sangrienta y empobrecimiento de las masas productoras, se debilita con cada día de resistencia con que tropieza para la consecución de sus designios. En segundo lugar, porque con la resistencia ante el enemigo se movilizan recursos, se consolidan simpatías, se afirman los lazos de solidaridad internacional, se gana en experiencia. Todo esto es bastante para asegurar la victoria. Pero, además, tenemos la cuestión más vital de todas: el fascismo empieza, por primera vez, a tropezar con dificultades que o se allanan rápidamente, o son el anuncio seguro de su hundimiento. Y con la resistencia, la garantía de que no será abatida aumenta considerablemente. Se advierte a lo largo de nuestra guerra. Las perspectivas de victoria aumentan con la resistencia. Y son mucho mayores y más prometedoras hoy que lo eran hace tiempo, cuando el dominio territorial de la República española era mucho más extenso que hoy.

QUE DEFENDEMOS

La independencia de España. Y, al mismo tiempo, la libertad, el derecho al trabajo y el bienestar de todos los españoles; para lo cual es preciso mostrar, una vez y otra, que nuestra derrota sería infinitamente peor, para los miles de campesinos y trabajadores en general que forman nuestro Ejército, que la muerte. Supondría la esclavitud permanente al servicio de extraños intereses explotadores. Supondría volver, infinitamente agravadas sus consecuencias, a los días trágicos de paro, de miseria, de persecución, de cárcel, contra lo cual se manifestó, de manera que no deja lugar a dudas, el pueblo español en las elecciones del 16 de febrero. En este caso no continuarían siquiera sobre los españoles que viven de su trabajo los señoritos que los oprimían y los explotaban. Estos vendrían a ser sustituidos por el capital colonizador de Italia y Alemania, dispuestas a desangrar nuestra patria, a reclutar los hombres que quedasen para enviarlos a luchar contra otros pueblos, lejos de sus hogares. A robar nuestras riquezas, a ultrajar nuestras mujeres y nuestras hermanas, a condenar a nuestro pueblo a un régimen de odiosa esclavitud, peor infinitamente que los regímenes de esclavitud más brutales que hayan pesado jamás sobre los infelices pueblos sometidos a la brutal y sanguinaria fiebre colonizadora del imperialismo extranjero. Nuestro Ejército, con elevada moral, con disciplina ejemplar, defiende a España contra la colonización extranjera, contra el feudalismo de los terratenientes y contra el industrialismo explotador. Lucha por un futuro de felicidad, bienestar e independencia que ha de empezar el día mismo en que quede afirmada la victoria en el campo de batalla, y que irá ampliando sus horizontes a medida que se adelante en la inmensa labor de reconstrucción nacional, con trabajo para todos en unas condiciones de humana dignidad y decorosa existencia.

LOS QUE NO CUMPLEN

Al mismo tiempo que nuestro pueblo y nuestro Gobierno de Unión Nacional conceden las máximas recompensas y ascensos a aquellos españoles que más se distinguen en la lucha contra los invasores, también es preciso tener en cuenta que esta generosidad y reconocimiento, la inmensa gratitud y estimación que el pueblo siente hacia sus héroes de mayor relieve, no excluye la acción enérgica y la conducta justiciera contra aquellos que no cumplen con su deber. La traición, el abandono, la negligencia, el incumplimiento de las obligaciones y los deberes serán motivo de castigo justo e inapelable. De la conducta observada por los soldados, jefes y comisarios está pendiente hoy la atención del pueblo español. Y la actitud vigilante de nuestro Gobierno. Y al mismo tiempo que se premia el buen comportamiento, se realzan las conductas abnegadas y se asciende al que ha demostrado aptitudes que lo merecen, se castiga y se castigará a los vacilantes, a los cobardes y a los traidores. Pero hay un castigo mucho más terrible para quienes no quieran cumplir con su obligación: es el castigo impuesto por el desprecio y la indignación de todo nuestro pueblo. Los españoles que no sepan mantenerse a la altura de las circunstancias impuestas en momentos decisivos para la vida de nuestro pueblo, para la existencia independiente de nuestra patria, no merecen ser dignos de convivir con nosotros. La aplicación de un severo Código justiciero podrá imponer el alejamiento de aquellos que no tengan arrestos ni capacidad para mantenerse en el lugar que se les ha colocado; pero la aplicación de este sentimiento popular que rechaza a los indignos, a los cobardes, a los vacilantes, a los negligentes y a los traidores impone la separación definitiva.

UN DIA

en la

SIERRA

Al hacer uno de nuestros reportajes hemos tenido que pensar, necesariamente, en el primer Batallón mixto del Transporte hipomóvil. No creo que sea necesario resaltar la labor de estos abnegados camaradas, que bien alto han puesto el pabellón español en Quijorna, Brunete y en todos los frentes en que los servicios de este Batallón han sido imprescindibles: últimamente en Guadalajara, donde sin descanso han dado pruebas una vez más de superarse en el trabajo que la guerra les ha encomendado, aportando su grano de arena para arrebatar al enemigo posiciones de gran importancia, como lo demuestran los inútiles esfuerzos efectuados en estos últimos días por el ejército fascista.

Pero donde mayor es su acción es en la Sierra. Aquí, por lo abrupto del terreno, el ganado suple al motor donde no hay carretera. Algún día se dedicará un poema o se levantará un monumento al noble animal base de muchas batallas ganadas; sin olvidarse de que necesita un hombre: el hombre, que es insustituible, para que

con los camaradas del

HIPOMOVIL



lo conduzca. Allí empieza sus funciones, entre riscos y montañas; desafiando no solamente las balas del enemigo, sino también la nieve, la ventisca y el frío. Buena cuenta de ello pueden dar nuestros combatientes de la Sierra, que en los días de fuertes combates han tenido todo el material y víveres necesarios para desalojar al enemigo de todas las posiciones que el mando había señalado.

En el destacamento adonde arribamos, uno de los en que este Batallón tiene más personal, es, por tanto, donde se puede apreciar, por el estado numérico, que su organización es perfecta. Precioso paraje de francachelas en el que, antes, los señoritos ociosos iban a reponer sus fuerzas gastadas en antros de libertinaje y placer, a costa de estos hombres que hoy luchan por extinguir esa simiente que tanta sangre y tragedia ha traído a nuestra patria.

Llegamos en el preciso momento en que van a realizar un convoy. El teniente, antiguo camarada nuestro, nos invita a realizar este recorrido para que llevemos a nuestro portavoz la gesta magnífica que a diario efectúan estos valientes y modestos combatientes. Después de andados algunos kilómetros, y a través de ellos el orden y cuidado que ponen por que los víveres lleguen en perfecto estado, es francamente admirable, y más si tenemos en cuenta que la mayor parte de estos camaradas son de oficios que no tienen

ninguna relación con la labor que realizan; pero que, sin embargo, allí donde las necesidades de la guerra los han encuadrado, han sabido adaptarse a sus funciones con una moral y un espíritu dignos de todo elogio.

Una vez en las primeras líneas, donde hay que dejar el cargamento, el trabajo es intensivo y la labor dura. Descargar los víveres o municiones entre las balas del enemigo, que ellos sobrellevan con una moral revolucionaria verdaderamente maravillosa, que comparten con los compañeros de las trincheras, ya que saben que los une el mismo fin: derrotar al fascismo, y derrotarlo cuanto antes. Y de esta forma crear una nueva España donde el trabajo sea un galardón y no el yunque agotador y humillante a que nos

tenían sometidos los antiguos patronos. Por eso, todos los sacrificios que la guerra imponga los reciben con un estoicismo que será grabado en el libro de la Historia con letras de oro.

Nos ponemos al habla con uno de estos camaradas y nos relata, no para que lo reseñemos en la revista, ya que dice que no han hecho más que cumplir con su obligación, pero sí para que vean que el hipomóvil no regatea todo el esfuerzo necesario para combatir al fascismo, que el invierno pasado, durante uno de los fuertes combates, tuvieron que realizar un convoy dos veces, cerca de cuarenta kilómetros de marcha al pie del mulo. Nada más llegar al destacamento, para no verse la mayoría en la necesidad de que al día siguiente no pudieran prestar servicio, tuvieron que meter los pies en vinagre, y de esta manera rebajar la excitación tan tremenda que habían sufrido. También nos muestran la felicitación que el jefe de la Brigada les mandó con motivo de este formidable servicio.

No todo lo que cuentan son penas. Las chirigotas se suceden entre sí. El más decidido, un muchacho fuerte y vigoroso, seguramente campesino, buen conocedor de las jornadas de sol a sol y del jornal irrisorio de 1,50, lanza una enorme piedra a los parapetos del enemigo y exclama: «Si fuera necesario, con esto mismo os destruiríamos antes que vernos sometidos a vuestro yugo de esclavitud y tiranía.»

A los que van en cabeza del con-



Ayuntamiento de Madrid

voy se les oye entonar el célebre sonsonete:

«Cuando entramos en Madrid, lo primero que se ve...»

Se nos acerca un cabo, con cara de madrileño cien por cien, y nos dice que por qué no le hacemos una fotografía de cuerpo entero. Y contesta uno de los que vienen detrás: «Es mejor que se la hagáis de cuerpo presente.» Como veréis, el buen humor entre ellos les hace olvidar, aunque nada más sea momentáneamente, los horrores de la guerra.

Le preguntamos a un muchacho que cuánto tiempo lleva en el frente, y nos contesta que no lo sabe, porque él cree que está en el derecho de permanecer allí hasta que se haya desalojado el último parapeto fascista. Este camarada tiene diecisiete años. Nos da una carta para que se la entreguemos a su madre, y que nosotros nos vamos a hacer eco de ella, para que los pusilánimes y timoratos se vayan dando cuenta de que con hombres así no habrá invasor que nos humille. Dice:

«Querida madre: Con estos camaradas te mando mi paga. La remito íntegra, ya que aquí, den-

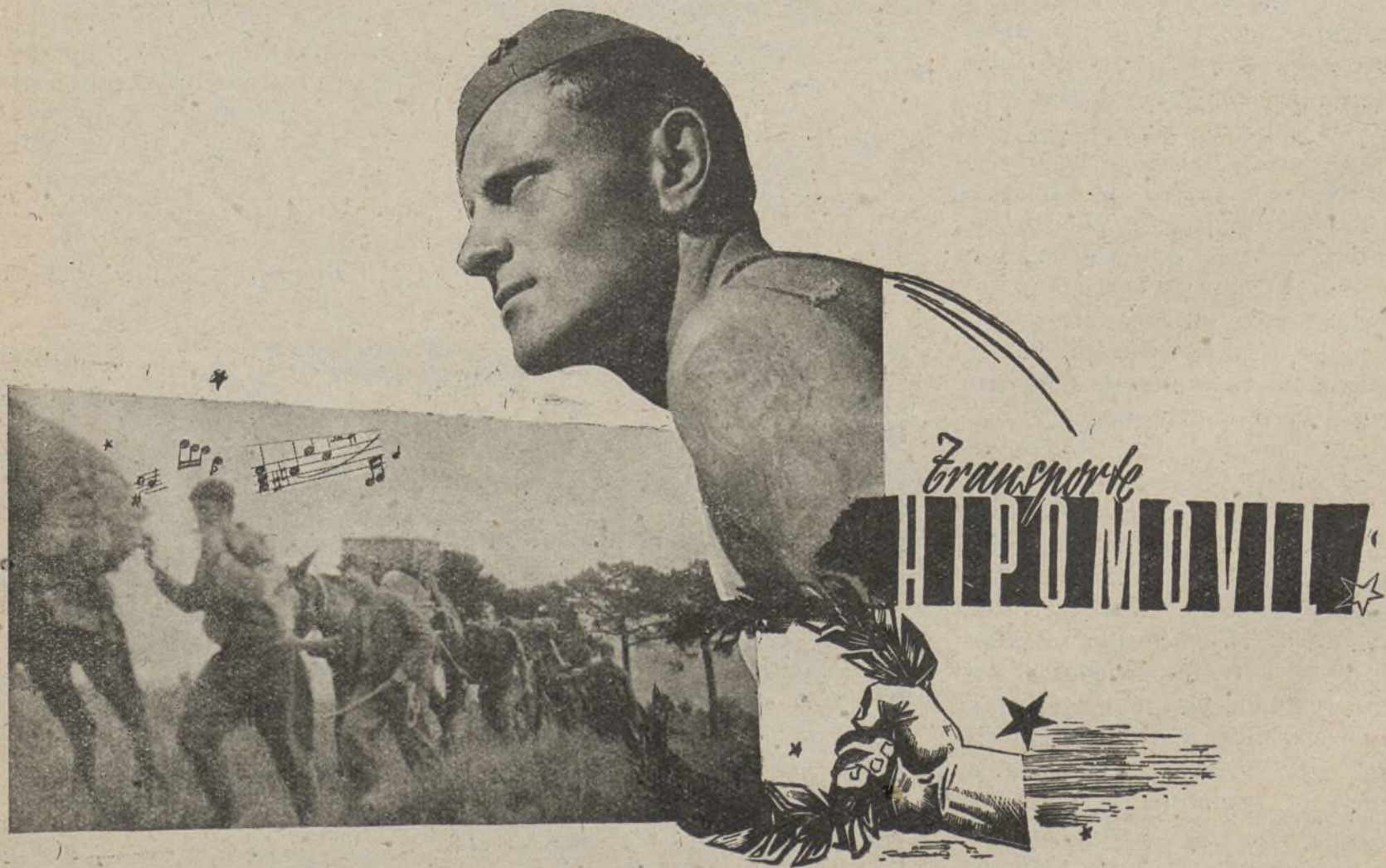
tro de las vicisitudes de la guerra, disponemos de todo lo necesario. He tenido carta de mi hermano Antonio, que creo sabrás está en el frente del Este, y lo han ascendido a teniente por haber inutilizado dos tanques. También me dice que te ha escrito y que no tardará en ir por ahí a abrazarte. Me tienes que decir las señas de la fábrica donde trabaja Rosario, para mandarle una felicitación, pues la producción de guerra que allí hacen es francamente admirable. Te lo digo de corazón: estoy orgulloso de no tener en mi casa ningún brazo que no rinda su máximo esfuerzo para la causa. ¡Qué contraste más odioso! En casa de la señora Paca, la del segundo, sus dos chicos, «enchufados». Bueno, de esto no quiero ni hablar. Ya llegará el día en que pidamos cuentas, que no está tan lejano, como muchos suponen, el día en que los fascistas tendrán que emprender una huida para no volver a aparecer por la tierra labrada a fuerza de sangre y fuego por el trabajador español. Sin más por ahora que un fuerte abrazo y un ¡viva la República!, se despide tu hijo Julián.— (Disponemos de millares de familias que no tienen más que un

lema: Producir para la guerra y producir más y mejor.)»

Emprendemos el regreso al destacamento mucho más cómodos, aunque justificado, y en el camino nos van orientando de las posiciones que ocupa el enemigo, y compartimos con ellos su optimismo, ya que estamos convencidos de que en tiempo no lejano arrojarémos para siempre de sus parapetos al ejército fascista, por la situación estratégica que ocupan nuestros combatientes. Llegamos al destacamento y podemos observar que todavía disponen de tiempo para tener su periódico mural, su escuela y su pequeña biblioteca, después de haber terminado su dura jornada. Nos despedimos de este puñado de héroes anónimos que, no haciendo más que lo que deben, cumplen a la perfección el ritmo y la marcha que la guerra exige.

Camaradas del volante: Fijémonos en estos hombres, que también pertenecen al Transporte, y que allí donde vosotros no podéis llegar con vuestros camiones, ellos emprenden su penosa marcha con el entusiasmo que caracteriza a cuantos desean un mundo mejor.

J. LAMADRID



RECTITUD DE CONDUCTAS

La tónica que ha de tener nuestro Ejército popular, y que hemos de esforzarnos todos por darle obligadamente, debe estar demostrada en unos principios de moralidad incommensurables.

Nadie que blasone de antifascista puede, en modo alguno, por muy alto que le hayan situado las circunstancias y su capacidad, perder de vista estos principios si desea ardientemente que los organismos armados tengan la eficiencia que estas virtudes les dan.

Las inmoralidades de todo orden, vicio consubstancial con el ejército de castas que el 18 de julio desterramos; si existieran, y en esta obra nadie debe estar más interesado que los mandos y

Este número ha sido visado por la censura

comisarios de las unidades para que las órdenes que se vean precisados a dar sean cumplidas con agrado y buena voluntad.

No hay nada más beneficioso para la buena marcha de los asuntos que incumben a cada unidad que quien manda tenga autoridad para mandar, y ésta no se consigue precisamente con una menor o mayor graduación militar.

RAMOS

POESIA

A UN MUCHACHO QUE MARCHA AL INFINITO...

*Que en un frente de luna te ametrallen,
cosiéndote con balas de luceros,
y en viento azul, bajo tu paso, estallen
las venas de ansiedad de tus senderos.*

*Te vas de ti. Hacia ti. Las sienes llevas
con cicatriz de besos de otra vida,
y en la ilusión de tus pupilas nuevas
una inquietud de sangre contenida.*

*En tu mano, furiosa, apretujada,
partiéndose en astillas de carmines,
la sed de una amapola desbordada,
buscándose en un mundo sin confines.*

*Y en tu sonrisa, despectiva, abierta
su entraña de granizo en clavel duro,
la eternidad del alba de esa puerta
que vas a abrir sobre el terrible muro.*

*España te hace grande. Su latido
desboca al huracán de tu deseo,
te saca de tu ayer, rompe tu nido
y hace que brame un toro en tu zureo.*

*La salvarás porque el Amor lo quiere,
porque el perfil que en tu valor se talla
tiene el altivo acento del que muere
para quedarse en la mejor medalla:*

*La crencha, en rebelión. Limpia la cumbre
de una frente partida en treinta soles.
Los dientes y los ojos, lumbre y lumbre...
¡Tus dientes y tus ojos, españoles!*

*... Va tu fusil, cual mástil de tu nave,
disparando su sombra al claro cielo.
¡Rómpete, palomar! ¡Que salga el ave!...
¡Yo te brindo mi puño y mi pañuelo!*

Juan ALCAIDE SANCHEZ

apuntes

PROFESIONALES



ALGO SOBRE AUTOMOVILES

Grande es la necesidad que tenemos de conservar nuestros vehículos en el mejor estado factible, para poder dar mayor rendimiento en esta causa que defendemos, y por la cual hemos de hacer hasta lo imposible.

El automóvil, herramienta que el Gobierno del pueblo nos entrega para colaborar en la lucha, y de la cual nos hacemos responsables, debe ser en todo momento para nosotros el horizonte donde vemos las aspiraciones del obrero realizadas, dándole la importancia que merece. Cuidarle para que nos responda mejor, y mimarle para que esté siempre dispuesto a los mayores sacrificios. El automóvil, igual que los animales, es agradecido y sabe distinguir las manos que le cuidan de las que le tienen en completo abandono.

Debe ir siempre bien puesto a punto, pues tan-

to el avance como el retroceso le perjudican en su interior y le destruyen poco a poco.

Que las válvulas cumplan su cometido y no se pierda nada de la energía desarrollada, tan necesaria para la marcha regular.

Todos los juegos bien lubricados, para que no su pongan desgastes, y su sistema respiratorio limpio de impurezas, para realizar una mezcla rica y una expulsión de gases sin obstáculo.

El sistema eléctrico debe ser atendido con preferencia, por ser la parte más delicada, no dejando que en los distintos accesorios se estacione la porquería, tan perjudicial para éstos y que tantos trastornos nos puede ocasionar en carretera.

¡Camarada! Cuidando tu coche, él te pagará con creces lo que en beneficio suyo hagas.

Lorenzo CANDELAS

BUJIA DE ENCENDIDO

Mucho se puede aprender acerca del estado del motor, particularmente sobre el ajuste del carburador, examinando el aspecto de las bujías de encendido.

Los carreristas y sus mecánicos inspeccionan a menudo las bujías de encendido para averiguar la exactitud del ajuste del carburador, la uniformidad de la distribución del combustible entre los varios cilindros, y para ver también si la misma bujía es la del tipo correcto que necesita el motor.

El mecánico experto de taller de reparación sigue también los mismos métodos.

El mecánico sin experiencia, con frecuencia asegura que la bujía está defectuosa o que no es del tipo adecuado, cuando la falta se halla, en realidad, en el estado general del motor o, en particular, en el estado del carburador o sistema de encendido.

Los analizadores de gas de escape o de motor dan, por supuesto, indicación exacta de la distribución del combustible y de la precisión del ajuste del carburador. Para averiguar otros defectos mecánicos y eléctricos del motor hay varios instrumentos especiales, que son modernísimos, y que en las actuales circunstancias no han llegado a nuestras manos; pero si semejante equipo no está a la disposición del taller, las mismas bujías de encendido pueden aprovecharse como indicadores seguros de las irregularidades del motor.

En términos generales, hay tres razones que provocan los fallos de las bujías. La primera es la su-

riedad o mugre que se acumula en la bujía, es decir, la capa de aceite y de hollín o carbón que la cubra. En tal caso la corriente de alta tensión pasa por la capa de carbón u hollín, en lugar de saltar entre los electrodos produciendo la chispa. La segunda es el encendido prematuro, es decir, la bujía se recalienta tanto que enciende la mezcla o carga de combustible antes de que se produzca la chispa entre los electrodos. La tercera es una distancia entre los electrodos demasiado grande o demasiado pequeña, de modo que no hay producción de chispa. A consecuencia de esto la carga no se enciende ni detona.

El encendido prematuro, como lo acabamos de anotar, es el resultado del recalentamiento excesivo de la bujía misma o de parte de la cámara de explosión. La carga entrante, al hacer contacto con esta sección recalentada, detona antes de ser encendida por la chispa. El encendido prematuro no debe, por tanto, confundirse con la detonación corriente. La detonación corriente es el resultado de la compresión en el cilindro y de la clase de combustible empleado. Resulta, generalmente, del encendido desigual o muy rápido de la carga de combustible en el cilindro.

El encendido prematuro produce el desarrollo de presiones excesivas en la cámara de explosión, y llega hasta a reventar la empaquetadura de la culata.

E. ESCUDERO

UNIFICACION DEL MATERIAL

Se ha dicho muchas veces que el transporte es un factor importante en la guerra; pero es preciso repetirlo todas las que sea necesario, para que todos los que tenemos por misión expulsar de nuestro suelo a los traidores y extranjeros nos demos perfecta cuenta de esta verdad y seamos capaces de extraer el máximo rendimiento de ella.

¿Manera de conseguirlo? Aparte de la misión específica encomendada a cada uno, sacando las experiencias recibidas a través de la lucha y exponerlas para, por medio de su divulgación, sacar más rendimiento al material puesto en servicio.

Una de las causas que ofrecen dificultades es el repuesto de piezas. Debido a la variedad de máquinas y de características dentro de las unidades—aun siendo pequeñas—crea, a veces, problemas de difícil solución en un momento determinado.

Por ejemplo: Una sección posee material de diferentes marcas, y al hacer petición de repuestos logra que solamente le sean entregadas la mitad de las piezas solicitadas, porque otra sección se encuentra en la misma situación. El mencionado material se distribuye entre ambas, y el problema no se soluciona. ¿Qué es lo que procede en este caso? La unificación del material. Esto proporcionaría innumerables ventajas no sólo en lo que se refiere a la

reposición de piezas, sino en cuanto al aprovechamiento del material y a su capacidad de carga.

Hay servicios para los que son precisos coches pequeños. Esto ocurre en una sección determinada, donde la mayoría de los automóviles son grandes. Lo contrario sucede en otras, y el rendimiento del material se reduce considerablemente. La unificación y adaptación del material con arreglo a las necesidades de cada servicio solucionaría infinidad de problemas que ahora se presentan. Es indudable que el rendimiento sería mayor, por la razón sencillísima de que lo mismo que el material rendiría con arreglo al servicio a realizar, en lo que se refiere a repuesto se obtendrían ventajas considerables, ya que mediante una buena organización y clasificación por marcas de todas las piezas, tanto nuevas como las procedentes de desguace, se distribuirían con más rapidez y eficacia sabiendo lo que correspondiera a cada una de las secciones.

Me he permitido toda esta serie de consideraciones no por el capricho de teorizar, sino por tener la seguridad de un resultado práctico, llevado a cabo dentro de las posibilidades que son factibles en el transporte del cuerpo de Ejército del cual soy comisario.

Sotero SANCHA

CONVENIENCIA DE LA TECNICA EN EL TRANSPORTE

Coincidiendo con la apertura de la Escuela de Capacitación para Oficiales, me sugiere la idea de exponer en estas mal hilvanadas líneas el deber de todo el que se llame antifascista de aportar los mayores conocimientos para ser empleados en el logro de la victoria y para que ésta sea un hecho lo más pronto posible.

A todos los camaradas que componen el Ejército de la República van dirigidas mis palabras; pero de una manera especial a los que forman parte del Cuerpo de Tren.

Todos sabemos que hay armas donde la falta de conocimientos técnicos puede ser suplida con una cantidad muy respetable de valor, para que en momentos críticos, y exponiéndolo todo, se arrastre tras de sí a aquellos que por timidez no lo hicieran; pero en un arma como la del Cuerpo de Tren, lo mismo que en Artillería, Ingenieros, etc., es sumamente necesario tener unos conocimientos de la técnica militar del transporte. Es conveniente también aunque no sea más que por el orgullo de todo buen antifascista de poder demostrar a los de enfrente que la clase trabajadora es capaz de asumir los puestos de responsabilidad, a los cuales no había posi-

bilidad de llegar antes por falta de medios educativos.

Es evidente que la situación no ya de Europa, sino del mundo entero, sufre unas oscilaciones tales, que si por hechos que pudieran desarrollarse se llegara a una conflagración de tipo internacional, infaliblemente habríamos de tomar parte en ella. Y fíjase detenidamente en el papel que nosotros representaríamos cuando, al tener que convivir con oficiales de otra nacionalidad, fuésemos dados de lado por ellos por nuestra falta de conocimientos técnicos—pues capacidad y cualidades de asimilación, en el tiempo de guerra transcurrido está demostrado que las poseemos en alto grado—; entonces nos pasaría exactamente igual que a los militares que dicen ser españoles: que se ven despreciados por su incapacidad por todo el elemento extranjero que combate a su lado. Y si a ellos de españoles no les queda nada, nosotros lo tenemos todo. Por tanto, como tales, y conscientes de la responsabilidad histórica de los momentos actuales, vamos a poner toda nuestra voluntad, toda nuestra energía en adquirir los máximos conocimientos culturales, para con ello contribuir a derrotar al ejército invasor de nuestra querida patria.

Salvador FOJACA CALVO

MOTORES

DE ACEITE PESADO

PRINCIPIOS GENERALES de TRABAJO

Como se indicó anteriormente, el motor de aceite pesado es una máquina de inflamación por compresión, y puede construirse a base de dos y cuatro tiempos.

El ciclo de dos tiempos está representado en la

Figura 1.^a El ciclo de dos tiempos en los motores Diesel. Como dentro del cilindro existen aún los gases de la combustión anterior, para que pueda entrar el aire por la admisión es preciso que sea impulsado energicamente hacia el interior, lo cual se hace por medio

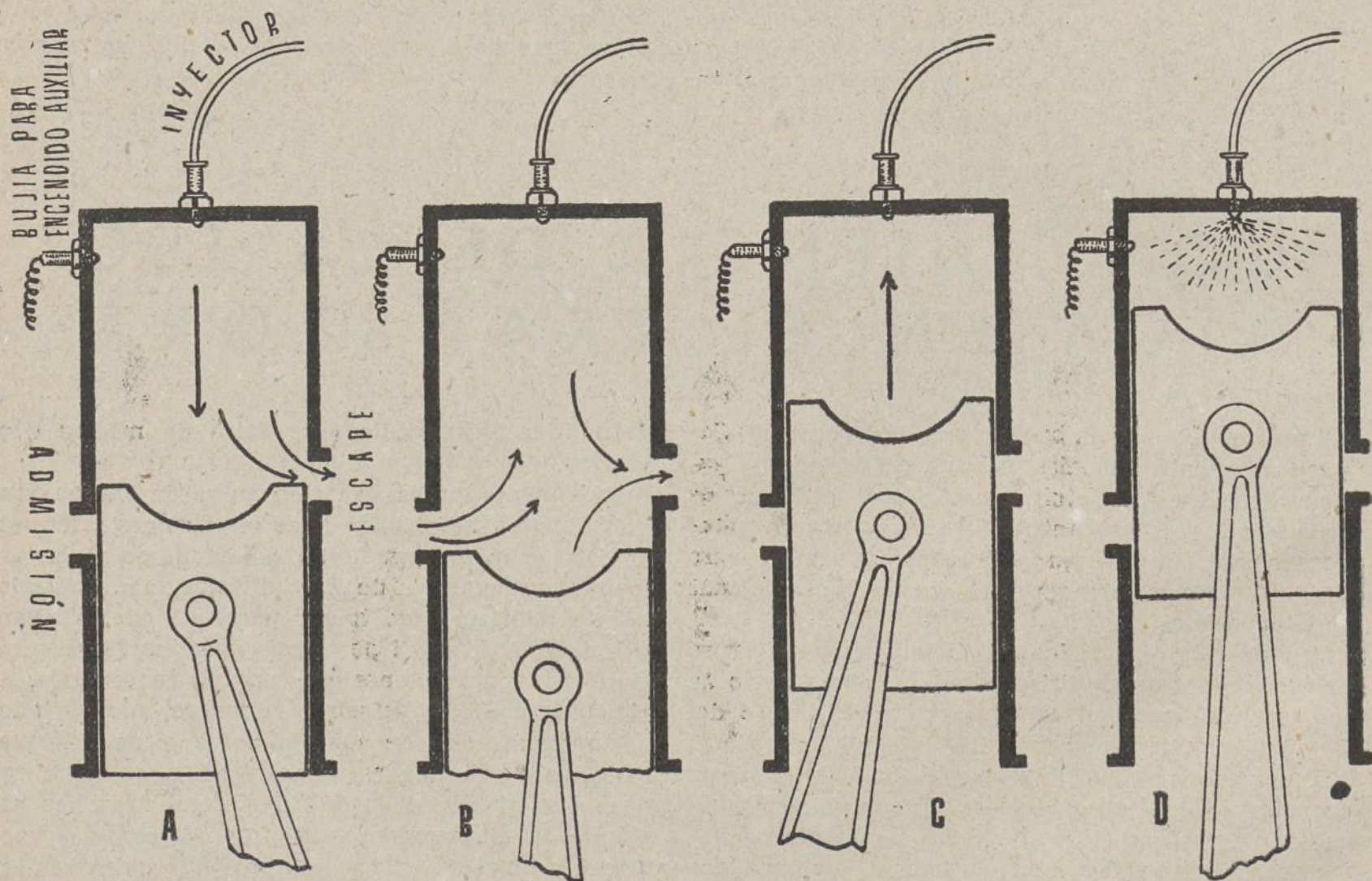


Fig. 1.^a—El ciclo de dos tiempos en los motores Diesel

figura 1.^a, la cual comprende los diferentes momentos de trabajo. En el esquema A el pistón se encuentra al final del período de expansión, y comienza a descubrir la lumbrera de escape, por la que salen los gases quemados. En el esquema B el pistón está al final de su descenso, descubriendo su borde supe-

rior izquierdo la lumbrera de admisión de aire. Como dentro del cilindro existen aún los gases de la combustión anterior, para que pueda entrar el aire por la admisión es preciso que sea impulsado energicamente hacia el interior, lo cual se hace por medio

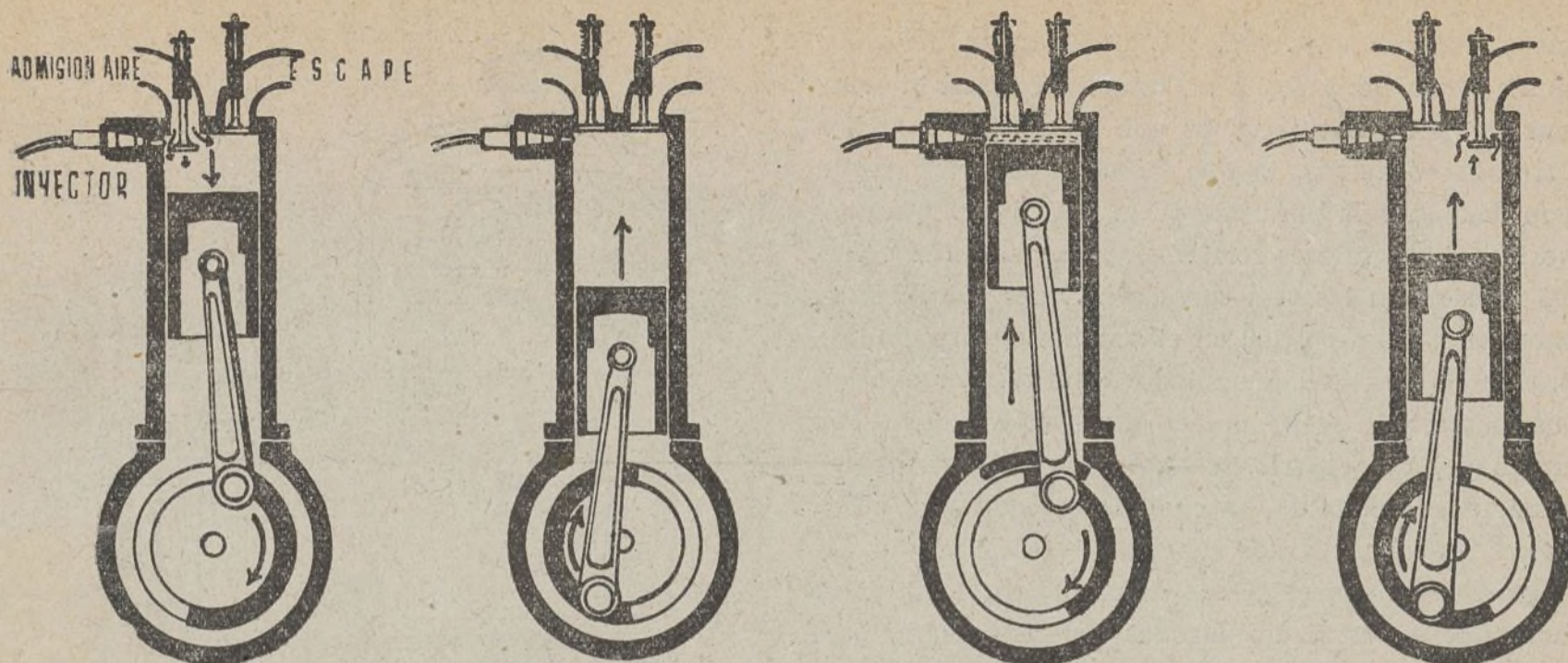


Fig. 2.^a—El ciclo de cuatro tiempos Diesel.

El ciclo de cuatro tiempos se representa gráficamente en la figura 2.^a Los motores de esta clase trabajan de la siguiente forma: admisión, compresión, inyección (en lugar de la explosión en los motores de gasolina) y escape. La admisión en este tipo de motores se hace a base de aire puro. La compresión es cuando el pistón sube al punto muerto superior, comprimiendo todo lo que en su carrera existe de aire. La inyección se efectúa en el momento en que el pistón llega al punto máximo de compresión; es decir, que así como en los motores de gasolina salta la chispa que produce la magneto o el distribuidor delco, en los motores de aceite pesado se hace una inyección de unas partículas de gas-oil pulverizado, que al encontrarse con el aire comprimido a una presión grande se produce lo que pudiéramos llamar no explosión, sino expansión, debido a lo cual el pistón baja con una potencia extraordinaria. Se produce después el escape, lo mismo que en los demás motores, al volver a subir el pistón. Los motores de aceite pesado de cuatro tiempos, lo mismo que los de gasolina, llevan dos válvulas, una de admisión y otra de escape.

Sistemas de inyección

Los motores Diesel se diferencian esencialmente unos de otros por la forma de su cámara de combustión.

En general, se distinguen tres clases: inyección directa, cámara de precombustión y acumulador de aire.

En los de inyección directa la cámara de compresión está limitada por el fondo del cilindro, sus paredes y la cara superior del pistón. La inyección de aceite se hace directamente a la masa de aire

comprimido en dicha cámara. En este sistema (figura 3.^a) la cara superior del pistón presenta una concavidad esférica para que se reparta mejor el combustible y que éste no tenga contacto con las paredes del cilindro, pues como éstas están refrigeradas impedirían una combustión conveniente.

En los motores de cámara de precombustión, en el fondo de la culata, y generalmente en su centro, se halla dispuesto el inyector en una antecámara que por unos pequeños orificios comunica con el cilindro. El combustible que penetra en la antecámara comienza a quemarse al unirse con el aire contenido en la misma, y la expansión producida empuja violentamente hacia la cámara de combustión principal al líquido que sigue saliendo por el inyector y el que ya es quemado en la antecámara, originando unos remolinos que mezclan más íntimamente el aire y el aceite y aceleran la combustión total. Este sistema tiene el inconveniente de que para hacerse esta combustión en la antecámara se necesitan más calorías que en los de inyección directa.

En el sistema de acumulador de aire la cámara auxiliar puede ir situada en la culata o en el pistón. Cuando el émbolo va a alcanzar el punto muerto superior, en el tiempo de combustión, se inyecta el combustible en el émbolo de comunicación del acumulador con el fondo del cilindro. El líquido se quema parcialmente dentro de este pequeño espacio, y al descender el pistón, el aire, fuertemente comprimido en el acumulador, se dilata bruscamente al través de la garganta, uniéndose al chorro de aceite, que terminará así de quemarse.

Comparando los tres sistemas descritos por lo que hace a la presión de inyección, se ve que en el pri-

mero, inyección directa, ha de alcanzar un valor mucho más elevado, por no estar favorecida la combustión por los torbellinos que se producen en los otros dos sistemas, lo que obliga a inyectar aceite con más energía para que salga más finamente pulverizado. Los valores relativos aproximados de aquella presión en los tres casos son: unos 300 kilogramos en el primero, 100 en el sistema de precombustión y 80 en el de acumulador de aire. Por ello, en los motores de aceite pesado de inyección directa el arranque, aun en frío, se hace sin recurrir a procedimientos auxiliares de combustión que son necesarios en los otros dos sistemas.

El método generalmente seguido para facilitar el arranque en estos dos últimos sistemas de motores que estamos estudiando es el de disponer en el fondo de la culata unas bujías, formadas por un espiral de platino, al que llega la corriente de un acumulador, incitándose la combustión al contacto del combustible con el metal incandescente. Una vez efectuado el arranque se rompe este circuito eléctrico auxiliar, y el calor de la compresión asegura ya las inflamaciones sucesivas en el funcionamiento del motor. Dichas bujías se denominan calentadores.

José CHINCHURETA

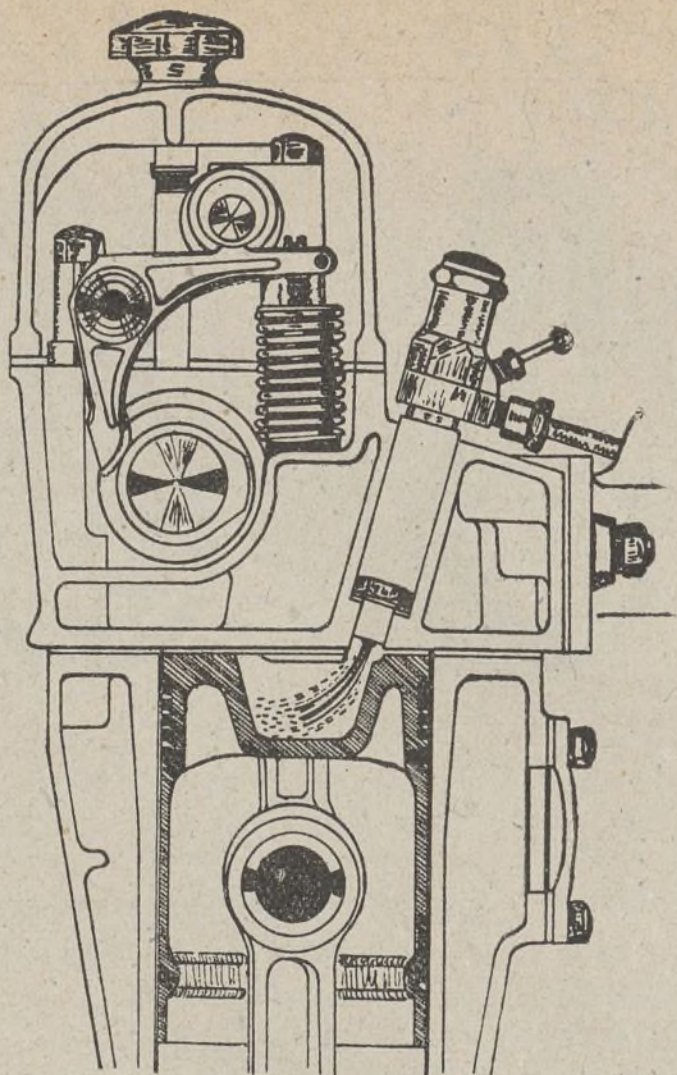


Fig. 3.^a



mosa sala del Cinema Bilbao. Justo es dar nombres de los que con tanto desinterés ponen su arte para hacer olvidar, aunque sólo sea momentáneamente, los horrores de la guerra: Patrocinio González Martín, hermanas Nerinas, Richard, Galtero de Gijón, Carmelita Vázquez, la pequeña Fornarina, Acacia Marina y el graciosísimo «chansonnier» Sepepe, que actuó de animador del espectáculo. Como final del acto, la camarada Evelina Fuentes hizo entrega de la bandera al jefe del S. T. E. del 2.º Cuerpo de Ejército, que, después de unas elogiosas frases, prometió defenderla. Después todos cuantos soldados del S. T. E. había en la sala se pusieron en pie y, cuadrados militarmente, saludaron emocionados. A continuación hizo uso de la palabra el secretario de la barriada 2 (Oeste) del Socorro Rojo Internacional, quien puso de manifiesto la simpatía con que éste acogía estos actos y todas las manifestaciones de acercamiento y solidaridad con el Ejército popular.

Al acto acudieron numerosas personalidades militares y políticas.

LA CIRCULACION

LAS COMISIONES REGULADORAS DE CARRETERAS

Organización de conjunto

Con el fin de obtener el máximo rendimiento de nuestros caminos, después de varias pruebas realizadas durante diversas operaciones efectuadas en el Ejército del Centro, hoy vemos cumplido nuestro deseo, teniendo los transportes su Comisión Reguladora de Carreteras.

La necesidad de su existencia es indiscutible. Los frentes reclaman constantemente el envío de hombres, víveres, municiones, etc. Devuelven innumerables cosas, todas útiles para el servicio de recuperación. Las unidades de transporte, cada vez más organizadas, van sufriendo transformaciones y desarrollos constantes. El aumento de la circulación en carretera exige que detengamos nuestra atención en su organización, pues sin ella no podremos obtener en ciertas circunstancias los rendimientos que las tropas nos exigirán a los transportes en momentos determinados.

Todo oficial, clase o conductor debe conocer a fondo la misión de nuestras C. R. C.

Conocido es de todos que en la región Centro el mando supremo lo ejerce el general jefe del Grupo de Ejércitos, con su Estado Mayor, y que cada Ejército tiene asignada una zona de acción.

En los transportes ocurre igual. Formando parte del cuartel general del general en jefe del Grupo de Ejércitos existe un director de Transportes, del que dependen todos los directores de Transportes de los Ejércitos.

La organización de la red de carreteras, por su gran importancia, debe quedar subordinada sólo y

exclusivamente a los dos escalones antes mencionados, es decir, al Grupo de Ejércitos y Ejército.

El Grupo de Ejércitos, conocedor de todas las redes, y de acuerdo con el Estado Mayor, se reserva los itinerarios que por su importancia crea precisos, dejándolos bajo su mando directo.

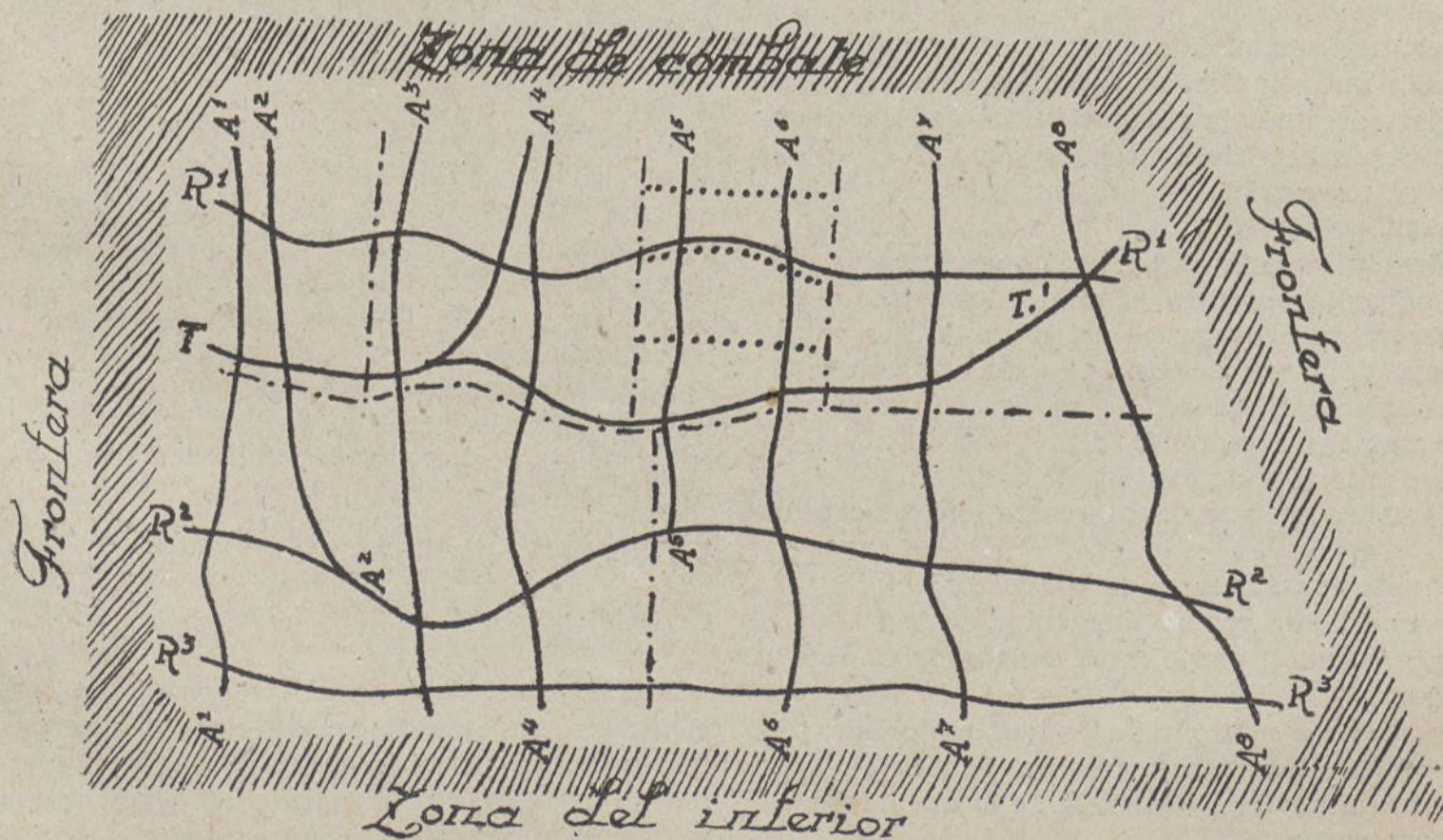
Esto es indispensable, pues el general en jefe puede querer mandar a los frentes no solamente los abastecimientos necesarios para las grandes unidades, a menudo independientes de estas grandes unidades, y, por tanto, necesita que estén bajo su mando directo todos los caminos que deban cruzar estos elementos.

En el mismo caso se halla el Ejército con respecto a sus unidades inferiores.

Tanto la Dirección de Transportes por carretera, el jefe de Transportes del Grupo de Ejércitos, como los directores de Transportes de Ejército, tienen hecho el estudio de la red de carreteras para que en el momento en que se prevé un tráfico intenso puedan tomar en su mano la organización de la circulación por estas carreteras, para lo cual se ponen en acción ciertos órganos que dependen, según los casos, de la Dirección general, del Grupo de Ejércitos o de los directores de Transportes de Ejército, y que se llaman Comisiones Reguladoras de Carreteras (C. R. C.).

La zona de acción de cada C. R. C. está delimitada por la correspondiente al Ejército.

Las C. R. C. dividen su territorio en cantones, éstos bien delimitados, y de esta forma se asegura el servicio bajo la dirección del comisario regulador, que se auxilia con los puestos fijos, cuidadosamente repartidos, y de elementos de vigilancia móvil.



La figura anterior representa en esquema un frente en el que las líneas de trazos continuos son los itinerarios; los trazos interrumpidos indican el límite centre C. R. C., y las líneas de puntos, límites entre cantones de una C. R. C.

Composición de una Comisión Reguladora de Carreteras

Una C. R. C. está formada por una Plana Mayor y por una Compañía, llamada Comisión Reguladora de Carreteras, de composición especial.

La Plana Mayor se compone de un jefe, denominado comisario regulador; dos capitanes, uno ayudante y otro habilitado-pagador; seis oficiales adjuntos encargados de los negociados, movimiento, circulación, carga y descarga, entretenimiento de caminos, transmisiones y enlaces diversos, material de equipo de socorro y material de jalonamiento; una sección de mando, compuesta por conductores, escribientes, ordenanzas, agentes de enlace, etc., coches y motos.

La Compañía

Un capitán jefe de la unidad.

Diez secciones correspondientes a diez cantones fijos, de seis puestos.

Una sección de reserva.

Una sección móvil de vigilancia con treinta motos.

Una sección de equipo de socorro.

Una sección de jalonamiento con personal de oficios: carpinteros, pintores, albañiles, etc.

El conjunto, bajo las órdenes del comisario regulador, se halla a la disposición directa del director de Transportes del Ejército.

Organización de una C. R. C.

Para su funcionamiento, la C. R. C. organiza, con los medios antes indicados, todos los servicios necesarios para asegurar la circulación con cantones fijos y móviles, un servicio de conservación de material rodante y un servicio de administración y de alimentación.

Si para su servicio el personal y material fijados son insuficientes, pueden ser reforzados, a una orden del director de Transportes del Ejército, por tropas de Etapas de las que actúan en la zona de acción del correspondiente Ejército.

El cantón fijo comprende:

Un teniente jefe de cantón.

Un sargento ayudante del teniente jefe del cantón.

Dos ciclistas.

Una moto con sidecar y su conductor.

Un coche ligero con su conductor.

Cuatro soldados, escribientes, enlace, telefonista y ordenanza.

Seis puestos, a cuatro soldados y un motorista; tres mandados por sargentos y tres por cabos.

La sección móvil de vigilancia de la circulación de carreteras comprende:

Un teniente jefe de la sección.

Dos sargentos jefes de pelotón.

Cuatro cabos jefes de escuadra.

Veinticinco conductores de moto, uno para el servicio de enlace del teniente y veinticuatro a seis por escuadra; una moto con sidecar para el teniente jefe de la sección y treinta motos para el servicio de vigilancia.

La sección de reserva, la de equipo de socorro y la de jalonamiento quedarán eventualmente en la Plana Mayor de la Compañía.

Con las cinco furgonetas de ocho asientos que se asignan a cada Compañía de C. R. C. se podrán organizar servicios volantes, tanto en capital como en carretera.

La conservación del material rodante, los servicios generales y la administración de la Compañía se colocan bajo las órdenes directas del capitán que manda la Compañía de C. R. C.

Puesta en acción

Una C. R. C. se pone en acción por el director de Transportes, por el jefe de Transportes del Grupo de Ejércitos o jefes de Transportes de Ejércitos. La orden precisa los límites de su zona de acción, los itinerarios a seguir en la zona fijada, las unidades de reserva general de transporte que serán enviadas allí, y de las cuales tendrá que preparar y regular su empleo.

Papel

De una manera general, la C. R. C. debe en todas las circunstancias asegurar por prioridad, salvo órdenes en contrario, el libre paso por las carreteras que la misma guarde de los elementos puestos en movimiento por el director de Transportes, y tener a éste al corriente de la ejecución. De esta misión se derivan los tres servicios esenciales que le incumben, a saber:

a) La organización y la vigilancia de la circulación.

b) La preparación, la repartición, la regulación y la vigilancia de los transportes ejecutados en su zona por las unidades de reserva del Ejército correspondiente, o puestas a disposición temporalmente de dicho Ejército.

c) La ejecución del plan de circulación, la cooperación en la ejecución de los transportes de los Ejércitos en las zonas que está implantada, incluso, si el Ejército lo necesita, asumir la misma misión en beneficio de las grandes unidades subordinadas.

Organización de la circulación

Generalidades

Los órganos de la circulación dependen directamente del director de Transportes. Tienen por objeto principal permitir deslizarse fácilmente por la red de carreteras reservadas a los elementos puestos en movimiento, y tener al corriente de la eje-

cución al director de Transportes. Sin embargo, no deberán jamás perder de vista que su deber en todas las escalas es prever siempre, en todas las circunstancias, las disposiciones necesarias para facilitar la tarea del mando en general y de los usuarios de la carretera en particular. Su función general y de principio es tener organizada la circulación para el beneficio común.

Si aparte de los elementos puestos en movimiento se presentan casos de preferencia en el paso, y el comisario regulador no encuentra el caso a resolver de su competencia para pronunciarse, deberá recurrir al director de Transportes de que dependa, quien decidirá.

Una buena organización de la circulación en una zona determinada debe permitir a todos los usuarios de la carretera (tropas, convoyes o vehículos aislados) alcanzar los puntos que les sean asignados con las menores pérdidas de tiempo y con los menores esfuerzos compatibles con su velocidad propia de marcha, las distancias a franquear y la intensidad de los movimientos en curso.

Reglas de principio.

a) Los itinerarios que el director general de Transportes, de acuerdo con el general en jefe, el jefe de Transportes del Grupo de Ejércitos o el jefe de Transportes del Ejército sean reservados se extienden, según los casos, por toda la zona de los Ejércitos, desde su límite a retaguardia hasta los lugares inmediatos a la línea de fuego, y son de una manera general, aproximadamente, unos perpendiculares y otros paralelos a esta última línea.

Según las necesidades, la circulación se organiza, con arreglo a la orden del director de Transportes correspondiente, sobre una parte o la totalidad de estos itinerarios; cada C. R. C. en funciones tiene su zona de acción netamente determinada.

b) Para organizar la circulación las C. R. C. disponen de todas las carreteras situadas en su zona de acción; pueden tomar en ellas las disposiciones que juzguen oportunas y establecer consignas particulares, y reservarlas temporal o permanentemente a ciertos convoyes.

c) Las columnas y los vehículos aislados deben someterse a las consignas impuestas por el servicio de la circulación, cualquiera que sea la ruta seguida o atravesada.

d) Las autoridades subordinadas no deben prescribir sin autorización previa movimientos importantes por las carreteras reservadas por el escalón inmediato.

e) Se procurará por todos los medios establecer enlaces telefónicos que permitan al servicio de la circulación señalar inmediatamente movimientos que se produzcan sin haber sido anunciados, y que son susceptibles de traer perturbaciones o embotellamientos.

f) Las carreteras se clasifican en guardadas, vigiladas y libres.

Una carretera se llama guardada cuando el personal de vigilancia, provisto de un brazaete blanco con

la inscripción en rojo «Circulación», se encuentra en ella instalado de una manera permanente. Se llama vigilada si este personal no está en ella colocado más que por un tiempo limitado que corresponda a movimientos importantes.

Se llama libre cuando ningún personal se encuentra en ella instalado, y no hay tampoco consignas especiales ni reglamento en circulación.

Cualquiera que sea su clasificación, las carreteras pueden tener una, dos o tres corrientes de circulación, según la amplitud de la parte afirmada.

Estas anchuras mínimas son:

Tres cincuenta metros para las carreteras de circulación en un solo sentido.

Seis metros para las carreteras de circulación en los dos sentidos.

Siete cincuenta metros para las carreteras de triple corriente de circulación. (Esto debe ser previsto, regulado y útil para franquear un puente, donde surgen a veces necesidades tan importantes como urgentes, sobre todo en caso de ataque o de repliegue.)

g) Para el mejor rendimiento de la red de carreteras debe separarse la circulación automóvil de la circulación hipomóvil; la separación se hace en el espacio o en el tiempo.

En el espacio:

a) Si se poseen dos carreteras, afecta una a la circulación automóvil y otra a la hipomóvil y a las tropas. Es el procedimiento más ventajoso.

b) Por el empleo de pistas establecidas a lo largo de las carreteras guardadas. Los jinetes, los coches vacíos se servirán de ellas siempre; los coches cargados, cada vez que el estado del suelo lo permita.

En el tiempo:

Por la adopción de horarios diferentes para la circulación automóvil y para la hipomóvil.

Este caso se presentará frecuentemente en los trozos de carreteras guardadas situados cerca del frente. Los trenes regimentales y los escalones de abastecimiento a menudo no tendrán otros para asegurar sus servicios. En este caso, para obtener el máximo rendimiento de la carretera y regularidad en la marcha se tendrá interés en poner todos los convoyes automóvil e hipomóvil bajo el régimen de gráficos calculados sobre una velocidad reducida, para permitir recuperar los retrasos por aceleración de la marcha.

Reglas de circulación por una carretera guardada

Vehículos aislados

a) Todo vehículo debe continuamente llevar la derecha de la carretera. Para pasar a un vehículo debe hacerse siempre por la izquierda de éste.

b) Un conductor de camión no debe jamás pasar a un coche de la misma categoría de la suya, marchando normalmente.

c) Salvo autorización dada, ningún conductor debe parar su vehículo en la carretera sin necesidad absoluta (avería que cause la parada). Incluso en

este caso el conductor debe esforzarse en colocar su vehículo lo más posible a la derecha de la carretera.

d) Los conductores deben atenerse escrupulosamente a todas las consignas señaladas por el servicio de circulación, así como a las órdenes verbales dadas por los representantes del servicio.

Tropas en marcha y vehículos en convoy

a) Una columna de fuerza no circula por una carretera guardada más que en los casos en que se haya concedido autorización por el servicio de circulación.

Debe atenerse a las reglas de fraccionamiento que le son impuestas, a menos que las carreteras no estén momentáneamente reservadas a la columna de las tropas en marcha.

b) Cuando una columna en marcha tenga que atravesar una carretera guardada debe atenerse a las reglas de fraccionamiento que le son dadas por el servicio de circulación, y las diferentes fracciones no atravesarán la carretera más que a medida que son autorizadas para ello por los representantes de este servicio.

c) Todo convoy, automóvil o hipomóvil, que circule por una ruta guardada debe ser fraccionado en ramas de diez vehículos automóviles o de veinte vehículos hipomóviles (ocho a doce vehículos automóviles si éstos permiten dejar reunidos a los vehículos de la misma naturaleza de una misma formación).

El último vehículo de cada rama debe llevar un disco rojo. Se deja una almena de cincuenta metros detrás de cada disco rojo, a fin de permitir a los coches aislados de marcha más rápida que pasen a un convoy estacionarse mientras se desliza una columna que venga en sentido inverso.

El servicio de circulación no tolerará que los coches de la misma velocidad de marcha se intercalen en las almenas de una manera permanente, y, por consiguiente, los eliminará, dejándolos fuera de la corriente.

d) Como para los aislados, el estacionamiento de las tropas y convoyes está prohibido por la carretera guardada.

e) Los únicos vehículos autorizados a pasar a un convoy de camiones en marcha son los coches de turismo, los coches sanitarios, los de aviación y las motos. Esta autorización puede retirarse en todo instante por un representante del servicio de circulación, si estima que el paso puede producir un embotellamiento. Las camionetas no son autorizadas más que excepcionalmente a pasar a los camiones, y en este caso deben marchar de almena en almena, de manera que permitan eventualmente su cruce por coches de turismo o por vehículos y convoyes que vengan en sentido contrario.

Señales e inscripciones referentes a la carretera guardada

Una señal, una inscripción o una flecha deben encontrarse en el lugar donde el usuario de la carre-

tera poco conocedor de la región pueda percibir las en seguida.

Esta indicación debe informarle de una manera precisa y sin que tenga necesidad de parar su vehículo. Nunca hay demasiadas indicaciones en una carretera; pero juiciosamente elegido el sitio de un jalón, evita la multiplicación de éstos y simplifica el trabajo.

Las señales e inscripciones son de cinco clases:

- a) Señales que sirven para jalonar los itinerarios.
- b) Señales que indican los accidentes de la carretera.
- c) Señales que recuerdan las reglas generales de la circulación.
- d) Señales de consignas provisionales o de informes diversos.
- e) Señales planos de circulación.

Señales de jalonamiento

Estas señales se establecen sobre placas de madera pintadas de gris, de dimensiones 0,90 por 0,60 metros, con inscripción blanca.

Cada placa debe llevar las indicaciones siguientes:

- a) La primera localidad que se atravesará.
- b) Una flecha de dirección.
- c) El emblema del Servicio de Tren del Ejército.



Señales que indican los accidentes de la carretera

Estas señales, en número de cuatro, son las que han sido adoptadas por la Asociación Internacional Permanente del Congreso de las Carreteras; pero son de forma cuadrada, de 0,60 metros de lado; la inscripción y el signo son blancos sobre fondo azul.



DEPORTES

Tenemos que establecer forzosamente comparaciones con las orientaciones, en materia de cultura física, que siguen otras unidades militares, buscando en ellas un punto de apoyo para nuestros razonamientos, y en relación, claro está, con las orientaciones seguidas por el Servicio de Tren del Ejército, en cuanto se refiere al 1.º Batallón.

Nadie podrá negar que si en vanguardia se practican los ejercicios gimnásticos y deportivos, en retaguardia pueden éstos practicarse con más comodidad, ya que hay mayor facilidad para procurarse adecuados elementos, un estado de ánimo más propicio, etc., etc. No obstante, por circunstancias que en este trabajo no quiero pasar a analizar, sin que que sean las propias de toda guerra, el deporte y la cultura física, en general, se practican mucho más intensamente junto a las trincheras. Esto es lamentable, porque ello demuestra que no andan muy lejos la comodidad y el egoísmo; suponiendo que las prácticas deportivas sean «una incomodidad».

Lo que ocurre, pues, es que alrededor de estas normas de saneamiento físico y moral de la masa existen profundos errores de concepción. ¿Por qué, si no, lucha con tantos obstáculos la implantación de estas costumbres, cuya eficacia nadie discute en el mundo civilizado?

* * *

En cuanto se refiere al Servicio de Tren del Ejército, las dificultades propias de su organización para efectuar las prácticas de ejercicios físicos pueden zanjarse de la siguiente manera:

1.ª Que en cada Compañía del Batallón, que por

razón del servicio se encuentran desplazadas en distintos sitios y lugares, se nombren unos delegados de deportes, que pueden ser los que, entre los componentes de dichas unidades, tengan condiciones y afición, los cuales, a las horas marcadas por el horario oficial, darán una clase diaria, bajo la dirección del instructor de Cultura física y deportes del Batallón.

2.ª Que dichos delegados de deportes acudan diariamente a una clase de capacitación, que les servirá para perfeccionar conocimientos constantemente y al mismo tiempo dar cuenta de las condiciones de especialización que en cada alumno encuentren, base para la formación de los grupos de deportes y atletismo; y

3.ª Que se establezcan unas clases especiales para clases y oficiales, no con ánimo de marcar una desigualdad, sino para dar más facilidades a todos de acuerdo con el servicio, que no es el mismo, y procurar que las enseñanzas y ventajas de estas prácticas lleguen a todos por igual.

* * *

Aprovecho, por consiguiente, la salida de estas líneas en la revista del Transporte para hacer público este plan de organización deportiva en el 1.º Batallón del Servicio de Tren del Ejército; esperando que, por quien corresponda, sean recogidas estas sugerencias, compatibles con cualesquiera que sean las circunstancias que impongan los servicios del transporte.

**El instructor de Cultura física
y deportes del 1.º B. T. A.**



HA HABLADO EL GOBIERNO

El discurso del Dr. Negrín, de imponderable reciedumbre española, de una fuerza convincente verdaderamente decisiva, ha resonado en todas las conciencias con vibraciones acordes con el sentir nacional. La oración del jefe del Gobierno, serena, justa, de una precisión que marca taxativamente cuáles son los puntos substantivos de una historia, ha reflejado claramente la situación de la guerra, ha fijado normas para el estricto cumplimiento del deber. A través de su discurso se advierte una magnífica labor de Gobierno. Labor de rectificación de errores pasados, de suave subsanación de desaciertos. El Gobierno Negrín ha prestigiado a nuestro país en el extranjero, ha realizado una labor de captación en los medios internacionales, labor que es hoy una esperanza para nosotros...

Ha hablado Negrín; ha hablado la auténtica representación del pueblo, el intérprete fiel del Frente popular, el gran estadista, verdadera revelación de nuestra guerra. En todas las convulsiones nacionales sale un caudillo, un jefe, un político... A nosotros se nos ha revelado algo mejor: un estadista.

Se ha mostrado como es, acusándose en el panorama de nuestra guerra con toda la firmeza de su personalidad y de su responsabilidad, responsabilidad que acepta sin atenuantes, sin ambages, sin condiciones. Ha dicho: *La falta de confianza en nuestro pueblo, la falta de fe en el triunfo, la falta de entusiasmo por la excelstitud de*

nuestra causa nos colocó entonces al borde de la catástrofe. No se puede inflamar a un pueblo y llevarle al máximo sacrificio, voluntaria y plácidamente aceptado, si no se confía en él. Y nuestro pueblo español ha dado mil veces pruebas de merecer esa confianza cuando se ha sabido llegar a lo hondo de su alma. Ni en la vida ni en la guerra se puede triunfar sin fe. La fe crea y avasalla. No es posible el éxito en la lucha si antes de empezar la contienda se está pensando en la derrota y preparando la retirada.

Fe en el pueblo; fe en las esencias populares y en la fortaleza espiritual de un país que ha sabido crear y avasallar porque tenía fe. Soterrado en su amor a España, el Dr. Negrín ha pronunciado su mejor lección. No la hubiera dicho mejor en la cátedra habitual. Ha beneficiado más pronunciada desde la tribuna gubernamental.

Ha hablado para todos y ha condenado a los que merecían condenación. Estorban los traidores, los cobardes, los débiles, los miserables de espíritu, incapaces de ahincar su fe en el pueblo. La voz del Dr. Negrín tiene en la conciencia ciudadana resonancias de amor y fe.

Nunca como ahora, después del discurso de su jefe, está el Gobierno más firme en sus puestos; nunca como ahora se afianzan las directrices políticas del país en sus lugares de mando. Porque nunca como ahora, ahora más que nunca, confía el pueblo en su Gobierno. No son necesarias líricas exaltaciones ni gritos destemplados. El pueblo ha hallado sus intérpretes. El Gobierno sabe que tiene la razón; pero además de saberlo, lo demuestra.

Hoy más que nunca el pueblo aprieta su círculo cordial alrededor del Gobierno. Ve en él su genuina representación y la fuente de fe y de aciertos que nos llevará a la victoria. La identificación total, absoluta, que hoy existe entre pueblo y Gobierno es la más sólida garantía del triunfo final.



IBERIA ATLÁNTICA

Tres viajeros que recorrieran Iberia por distintos caminos: uno por el chafán atlántico, otro por la meseta y el tercero por el litoral mediterráneo, se creerían en países muy distintos. Y es verdad. Nuestra península es país de grandes contrastes.

Hoy viajaremos exclusivamente por Iberia húmeda, y en próximos artículos conoceremos los otros dos recorridos.

Pasada la llanura de Alentejo, el Tajo abre la gran ensenada de Lisboa con el famoso mar de la Paja. Las aristas de Cintura y de la Estrella—ésta la más elevada de la rampa atlántica—se empuñan a medida que ascienden hacia la Meseta. Más al norte, el macizo galaico-portugués, con el intrincado y laberíntico Tras-os-Montes. El cerco del Testeiro y sus ramificaciones, al hundirse en el mar, penetran el agua en lenguas retorcidas, ensanchándose a trechos, estirándose luego para volver a ensancharse, serpenteando tierra adentro, originando las famosas rías gallegas. El reborde cántabro-astórico, paralelo a la costa cantábrica, se hunde en la depresión vasca y vuelve a elevarse, gigante, en la divisoria pirenaica.

Así son las elevaciones, en términos generales.

¿Por qué el régimen de lluvias es tan frecuente y copioso en Iberia húmeda?

Las circunstancias de fisonomía local así lo determinan. La vecindad del mar, a causa de los contrastes de temperatura que provoca la condensación del vapor acuoso, ocasiona el aumento de la cantidad de lluvia. Así, no sólo Iberia húmeda, sino toda la Europa occidental, en la proximidad del Atlántico—gran foco de evaporación—, recibe más lluvia que la Europa oriental.

En Santiago (Coruña) se calcula en 1,60 metros de espesor la capa pluvial durante el año; en Oporto (Portugal), 1,52; en Burdeos (Francia), 0,84; en Kiew (Ucrania, república de la U. R. S. S.), 0,49, y en Astracán, a orillas del Caspio, también en Rusia, 0,15 metros. Es decir, a medida que se alejan del Atlántico disminuye la cantidad de lluvia.

La proximidad de las montañas provoca también abundante caída de lluvia, especialmente en la vertiente expuesta a los vientos húmedos. Por esta razón, nuestra vertiente pirenaica, la vertiente meridional, recibe más lluvia que la vertiente francesa, la vertiente norte. Y cuando se dan reunidas estas dos condiciones, vecindad del mar y proximidad de

las montañas, como en Galicia, Asturias, Santander y País Vasco, si reciben además vientos húmedos del Atlántico y la corriente cálida del «Gulf-Stream» (corriente del Golfo de Méjico), todas estas circunstancias reunidas contribuyen a aumentar la cantidad de lluvias en Iberia húmeda.

El Tajo y el Duero, precisamente al descender a la rampa atlántica, van aumentando extraordinariamente y permiten la navegación al ensancharse el cauce en la última parte de su curso.

Ya sabemos por qué llueve más en esta parte de Iberia, camaradas. Veamos ahora las consecuencias de su humedad.

Humedad abundante y clima suave permiten y favorecen el desarrollo de las plantas pratenses y árboles del bosque en la zona templada húmeda; tapizan el suelo de una alfombra siempre verde. Los maizales de Tras-os-Montes, Galicia y Asturias; praderas naturales de Galicia, Asturias y la Montaña (Santander), bosques de zona templada, pinos, hayedos, castaños, manzanos... Y consecuencia del prado, animales que consumen la hierba y los productos del bosque: vacuno, lanar, porcino (de cerda), y también las industrias derivadas del aprovechamiento de estos animales: chacinerías, quesos, mantecas.

La estructura y composición del subsuelo originan las zonas mineras de Mieres, Langreo y La Felguera, en Asturias; Somorrostro, Baracaldo, Sestao, en Vizcaya; riquezas mineras e industria que Alemania necesita para sus industrias de guerra. Y he aquí el porqué de la tenacidad y barbarie acumuladas para apoderarse de Bilbao y de sus zonas mineras.

¿Cómo es la vivienda? En general, se adapta al medio geográfico, y en esta Iberia atlántica es la casa la vivienda tipo de país húmedo.

Blancos caseríos en el País Vasco; vivienda de piedra, con techo bajo, alero saliente, y frente a la puerta, balcón pintado de rojo. Parecen un solo e inmenso jardín. De trecho en trecho, algún castillo feudal, medio en ruinas, de torre cuadrada y muros decrepitos cubiertos de hiedra, recuerda los antiguos señoríos de Vizcaya.

En la Montaña, en sus valles siempre verdes, al lado de la vaquiña, la montañesa, y al fondo la «casuca». En Umbría, Liébana y Brañas, el hórreo característico, elevado sobre pilares para preservar las mazorcas y otros productos del granero de la

humedad y de los roedores; y cerca del hórreo, entre los castaños, las hayas y los manzanos, la vivienda pétrea, diseminada en pequeños grupos, escalonada en diferentes niveles, según las quiebras del terreno. Todo el conjunto da la impresión de una vida laboriosa y sólida.

En Galicia se distinguen dos tipos de ciudades: la marítima, en el fondo de las rías, que recoge y da salida a los productos de un pequeño valle encajonado y con difíciles comunicaciones con los valles próximos (Vigo, Carril, Pontevedra), y la ciudad del interior, que vive de los productos de la tierra próxima y sólo es ciudad en los cruces de caminos, como Lugo y Orense, centro de comunicaciones en el valle del Miño. Los Ayuntamientos del interior, las parroquias, son un conjunto de tres o cuatro casas, y las demás se reparten por valles y laderas.

Esta disgregación de la vivienda es posible porque en todas partes hay agua y la tierra es húmeda y jugosa. La vida de soledad se interrumpe con las romerías, reunión de mozas y mozos que responden a la necesidad de la vida de relación un día, después de muchos de aislamiento.

La vivienda entre el Duero y el Miño es semejante a la de Galicia: de poca elevación, recio muro de piedra y techumbre cubierta de pizarra grisácea o negruzca. Más al sur, hacia el Tajo, va apareciendo la transición a la vivienda de terrenos más luminosos y cielo más despejado, a la «casa de sol». Lisboa es la construcción urbana más populosa. Las construcciones, en forma de terrados, hilera sobre hilera, como si las casas se hubieran construido unas sobre otras. A principios de la Edad Moderna era Lisboa una gran ciudad, de tanta importancia entonces como Londres hoy.

¿Cómo es el hombre? Gente sencilla, portugueses y gallegos. Viven, generalmente, de los productos de la agricultura y de la pesca. Buenos navegantes, por la proximidad del mar. De carácter dulce y suave, jugoso, como el paisaje, siempre verde, matizado de tonos brillantes; melancólicos y un tanto reservados, influjo, sin duda, de la brumosa del cielo. Encajonados los valles por cordones montañosos, el toldo nebuloso parece que también cierra el espacio hacia arriba, limitando en todos sentidos la salida, excepto el mar. Hacia el Atlántico se lanzan en busca de riquezas o para dar salida al exceso de población. Emigran principalmente a América; pero con el decidido propósito de volver a su valle, a su «tierruca», a su huerto, redimidos de su miseria o acrecentado su patrimonio.

No existe aquí la vida urbana tal como se encuen-

tra en las riberas del Mediterráneo. No hay nada que recuerde el aduar árabe ni la plaza pública con animadas conversaciones bajo el cielo azul. La falta de comunicaciones, la diseminación de la vivienda y la melancolía del clima se reflejan hasta en sus canciones y bailes populares—fados, muñeiras, alboradas, zortzicos—, de sabor dulce y languidez melancólica. Todas estas circunstancias del medio crean un fuerte individualismo que caracteriza a toda la Iberia húmeda, con excepción de los grandes centros urbanos y las zonas mineras, donde el espíritu de solidaridad fomenta las asociaciones proletarias de tipo sindical y político.

Los puertos de Leitariegos, Somiedo y Pajares, por su altitud, ofrecen difícil comunicación con Castilla, y aislaron a Asturias—como a Galicia y norte de Portugal el macizo galaico-portugués—de las invasiones de romanos y árabes (recordemos que en Covadonga se formó el núcleo más importante de la resistencia contra los árabes). Y la depresión vasca, hasta que en la época moderna se vió envuelta en las guerras carlistas, tampoco sufrió las invasiones, y por ello pudo conservar su idioma y carácter, sus fueros, que a través del tiempo han constituido la recia personalidad del pueblo vasco, tan amante de sus valles y de sus centros mineros, de sus industrias y pesquerías. Precisamente por su aislamiento ha podido clavar su garra el fascismo en las riquezas de Euzkadi, aunque haya sido a costa de tanta barbarie, de tanta sangre...

Esta Iberia húmeda, de cielo nuboso y grisáceo, de poco sol (Bilbao sólo disfruta de unos sesenta y cinco días claros al año), de regiones mineras, de tono rojizonegruzco la tierra, las casas y hasta el polvo de los caminos; de industrias metalúrgicas, como Eibar, Baracaldo, Plasencia, Trubia, La Felguera; de valles risueños, como La Bisbal, Cabuérniga, Encartaciones; agrestes, como Las Brañas; tiernos y jugosos, como Las Marinas; de viñedos, como el Rivero, Ribadavia y Oporto; de prados naturales, de bosques, de jardines, como Belén, Figueira de Fox y otros de los valles portugueses. En estas tierras, siempre verdes, siempre alfombradas de vegetación, no se notaron hasta ahora los estragos de las invasiones extranjeras. En el momento actual padecen la brutalidad y la desolación de la invasión extranjera más descarada y más infame que registrará la Historia.

¡Camaradas combatientes: luchemos por la liberación definitiva!

VILLAGRA

Divisionario de las Milicias de la Cultura

EL TRIUNFO ESTA GARANTIZADO CON LA RESISTENCIA, Y LA
RESISTENCIA TIENE SU MAS FIRME APOYO EN LA PRODUCCION

APUNTES BIOLOGICOS

II

HAMBRE Y MIEDO

Si observamos las actividades de los seres, de cualquier especie que sean, nos percatamos de que todos sus movimientos pueden reducirse a tres: Primero. Avance hacia el individuo de sexo contrario. Segundo. Avance hacia el alimento.—Tercero. Retroceso cuando ven o presienten un peligro.

El primero es función del instinto sexual, y de momento no nos interesa. Son los otros dos los que, entroncados en una sola raíz, *el instinto de conservación*, ocupan un primer plano en la biología social.

El alimento atrae al individuo para acumular energías que le hagan persistir. El movimiento de retroceso lo ejecuta cuando comprende que el riesgo le hará perecer, y se pone en actitud defensiva. Así, el instinto de conservación se mueve, pendularmente, entre *hambre y miedo*.

Si nos referimos al hombre, podemos afirmar que toda la civilización, todo el progreso en la evolución de la Humanidad es, y será, debido al juego encontrado de esas dos sensaciones: *hambre y miedo*. La Historia es pura glosa del instinto de conservación, coloreada por la sensación sexual.

Tan hambre es la demanda perentoria del injerir un grosero alimento y refinarlo con exquisitos manjares y almacenarlos en previsión de posibles carestías, como allegar riqueza con que lograrlos y acumularlos, creando privilegios para enseñorearse del riesgo de la privación. La cúspide de esta ambición hambrienta es el Poder, cima de todo privilegio y posición estratégica de suma garantía para no perecer.

Y el hombre aspira al Poder (en esferas más o menos amplias) para ponerse a cubierto de la otra sensación, *el miedo*. Porque el hambre impele al individuo a arrancar el alimento de las manos de sus congéneres que se encuentran en perenne disposición de ataque. Para tenerlo a raya legisla, buceando en el miedo, un concierto imposible, *justo* entre los hombres, dictando sanciones que, explotando el instinto de conservación en su aspecto de miedo, amenazan con la privación de medios con que satisfacer y garantizar su persistencia, como incautaciones, privación de libertad, multas, privación de la vida como quiebra total del instinto biológico de conservación; llegando más allá en el sentido religioso con castigos en la otra vida.

Los hombres, para estas luchas, etiquetan con el

sonoro nombre de Ideal la suma de los complejos apetitos parciales que entraña su instinto de conservación.

Dentro de ellos se mantiene el hervor de la lucha por persistir entre agrupaciones y colectividades, y destaca el empuje individual del más ambicioso, es decir, del más potente en hambre y miedo. Porque no hay que olvidar que el individuo más insaciable en apetitos es también el más sensible al peligro. Lo presiente más exquisitamente y lo rehuye si lo estima superior a sus fuerzas, o lo destruye con aquellas armas que crea, o de las que se ha apropiado: los privilegios.

Basta observar cómo aun aquellos elementos que parecen más extraños a la violencia y al hambre, como los derivados de la cultura y la cultura misma, el hombre, en cuanto los posee, los transforma

en fuerza, en poder, y les da un destino personal de garantía. La masa obedece ciega, servilmente, a este designio, y reverencia y concede títulos de garantía a aquel hombre que ensalzó. No reverencia las obras practicando las predicaciones de este hombre, sino que, incluso desconociéndolas, lo deifica y eleva a puestos y títulos del Poder, que son primordialmente de garantía para el titular.

En este sentido, el hombre de ambición (hambre refinada y miedo culto)

no suele preocuparse de la eficacia ni ascendencia social de sus creaciones, sino del espectáculo, de la sensación que en las masas pueda producir una idea cualquiera que enfoque la atención sobre su persona. Crea ideales ampulosos de gran poder ascensional, pero de poco peso específico, para que se eleven rápidamente. Al perderse y desvanecerse en el espacio, la muchedumbre guardará la huella admirativa de su autor, que a veces ni siquiera se metió en la barquilla.

Sólo se libran de este hambre voraz, antihumana, los selectos que desdeñan su nombre y cultivan el de las masas. Su ambición (hambre y miedo) no es personal; es la de la colectividad. Olvidados, o escarnecidos, ellos perecieron o perecerán; pero sus obras perduran y garantizan su mejor persistir humano. Como la semilla que muere y desaparece para dar su fecundidad en cosecha centuplicada.

Mas estas figuras cumbres de la Humanidad se dan de tarde en tarde, como sectores de un designio divino donde el hambre y el miedo no existen.

Los ideales que construyen de ordinario los hombres son penachos y cimeras fanfarronas, encrespados como equívocos señuelos sobre el sólido casco (fuerza y defensa) de su hambre y su miedo.

José MORALES DIAZ



PEDAGOGIA DE GUERRA

Es muy difícil y harto conocido y tratado el tema: capacitación; pero no por eso es menos audaz pretender decir algo nuevo y bueno sobre esto, que repetidas veces hemos leído y escuchado de personas autorizadas para ello. No obstante, la ignorancia obra milagros, y—valga la paradoja de hablar de enseñanzas cuando se confiesa la ignorancia—estas líneas expresan el deseo y sentir humildes de uno que quisiera capacitarse y que se atreve a lanzar unas opiniones que, aunque de todos sabidas, se han llevado a la práctica escasas veces.

En el Ejército popular existe un núcleo muy numeroso de soldados que tienen fervientes deseos de aprender y que encuentran demasiado elevadas las clases a que podrían asistir. Por innumerables circunstancias de nuestro pueblo, entre ellas la miseria, la mentalidad de nuestros soldados no está desarrollada en la mayoría de los casos con arreglo a su edad. Datos de psicópatas eminentes nos demuestran que hay infinidad de individuos que a los cincuenta años de edad normal, por ejemplo, desarrollan de cuatro a diez años de edad mental. Y por mucho que estos compañeros quieran imponerse la voluntad de aprender, su capacidad de estudio no puede estar al alcance de lo que en las escuelas se exige.

Por eso la labor a desarrollar en estos locales ha de ser amena y progresiva. El profesor deberá ser

un fiscalizador de espíritus y cerebros, y, muy cariñoso, soportar con afectuosidad todas las incidencias que ocurrieran, como si de niños se tratase. Y si es preciso, multiplicarse y que las clases colectivas se conviertan en individuales; es decir, que el profesor se preocupe de cada uno de sus alumnos, analizando los casos especiales.

Deben ser aceptadas todas aquellas sugerencias que brinden los alumnos, para que sirvan de estímulo y acicate a los demás.

Deben tratarse en las escuelas toda clase de problemas, procurando que queden satisfechos de las explicaciones dadas. Y forjar espíritus observadores y dados al comentario y a la discusión. Que sepan por qué les conviene esto o aquello, y no lo acepten porque sí, con un encogimiento de hombros o por cumplir un mero deber de disciplina.

En suma, los profesores de las escuelas para nuestros soldados han de ser forjadores que moldeen con paciencia el cerebro de aquéllos, hasta formarle de acuerdo con las exigencias de la guerra y las futuras de la paz. Cerebros que afronten todo y sepan vencer primero al invasor y luego a la vida. Cuando hayamos conquistado eso podremos descansar tranquilos y confiados de nuestra fuerza.

Así, pues, ¡ánimo, profesores, en vuestra tarea, que ha de ser una de las que más agradecerá la futura generación!

C. M. J.

EL COMISARIO

Soldado: Tú te habrás hecho muchas veces, interiormente, esta simplista pregunta: ¿Qué representa, qué significa, para qué vale el comisario en nuestro Ejército?

Y tú, soldado recluta — los veteranos ya están, en este problema, al cabo de la calle —, debes saber:

Primero. Que el comisario representa y personifica al pueblo trabajador en armas. Es, por tanto, tu compañero, tu consejero y tu amigo.

Segundo. Que significa el debido y cordial enlace entre el mando técnico militar y tus obligaciones indeclinables. El comisario te facilita y te resuelve innumerables problemas y te evita numerosísimos conflictos.

Tercero. El comisario espera de ti en todo momento una ayuda inestimable. A él puedes recurrir en toda ocasión en caso de duda, de vacilación, de ignorancia, en la seguridad plena y absoluta de que tu ignorancia será ilustrada, de que afectuosamente serás atendido.

Cuarto. El comisario es, en todo momento, para el soldado un compañero en armas, un camarada ejemplar, un mando orientador, un amigo entrañable.

Quinto. Tu mejor confidente y consejero: ¡el comisario!



PROBLEMAS DE PROPAGANDA

e l

C I N E M A

es un poderoso instrumento de propaganda

No se puede concebir la propaganda en general sin un criterio orgánico y centralizador. Y mucho menos la propaganda cinematográfica, por la compleja, difícil y varia utilización de instrumentos que se precisan para realizarla. La utilización de los técnicos especializados, los instrumentos mecánicos, el abastecimiento de materias primas y la puesta en marcha de los trabajos, tanto de producción como de proyección, pierden un elevadísimo porcentaje de eficacia si se hace con un criterio disgregante, con pequeñas republiquetas cinematográficas.

Para que un plan de propaganda cinematográfica tenga un mínimo de eficacia se precisa el mismo esfuerzo bien sea para cinco personas que para cinco mil. La producción de un «film», largo o corto, cuesta igual si se destina a cinco personas como si se destina a cinco mil. La organización y estudio de un programa o circuito de proyección cuesta igual si se destina a cinco como a cinco mil personas.

La actual disgregación cinematográfica impide todo trabajo eficaz con este poderoso medio de creación de movimientos emocionales colectivos y de esclarecimiento de problemas técnicos, políticos, sociales e históricos.

La carencia de un plan orgánico da lugar a la aglomeración innecesaria de instrumentos cinematográficos en calidad y cantidad superiores a las necesidades de la unidad militar que los posee, mientras que otras unidades se ven impedidas de gozar del menor servicio cinematográfico.

En los trabajos de proyección una sola unidad militar no puede llevar a la práctica una programación de la máxima eficacia política y económica, incluso porque esta tarea rebasa las posibilidades de la misma. Tienen que supeditarse a los «films» que las casas alquiladoras les quieran dan, sin más criterio que el puramente administrativo, cuando se pueden hacer infinidad de programas combinados con material viejo y nuevo, con un riguroso criterio político e ideológico concreto. Por ejemplo: programa de la lucha antivenérea, del papel de los mandos en el ejército, de la mujer, de la aviación, de la risa, etcétera, etc.

Para esto, además de una especialísima preparación profesional e intelectual, se precisa un completo aparato, que sólo se puede tener si estos programas o este trabajo son destinados a la realización de un vasto plan de propaganda.

Igual acontece en los trabajos de edición de películas. La misma necesidad de una centralización de los instrumentos disgregados sobre la base de un plan orgánico. Nada se ha hecho en este terreno de la edición cinematográfica. Por ejemplo: «films» sobre el manejo de armas automáticas, sobre táctica y estrategia militares, sobre el papel de los distintos servicios auxiliares, sobre agitación, exaltación emocional, alocuciones, etc.; documentales, reportajes y de información.

Todo esto, tan imprescindible y necesario, está sin hacer, después de dos años de guerra, por la funesta disgregación de los instrumentos de propaganda cinematográfica. Y hay que ver la manera de que el cinema, en el Ejército del Centro, se transforme en lo que hace tiempo debía ser: en un instrumento de cultura y agitación.

AVIACION

Veinte meses de guerra permiten establecer conocimientos sobre aviación basados en la experiencia. Vamos a ocuparnos especialmente de los aeroplanos en sus aplicaciones en la guerra actual. De los hechos surgen tres ideas generales, que han de servir de guía en este estudio:

1.^a A medida que la campaña evoluciona aparecen nuevas aplicaciones de los aeroplanos.

2.^a Hubo una época en que, atendiendo a simplificar, se pensó en la unificación de tipos. Por el contrario, parece que actualmente para obtener los resultados máximos es muy importante establecer tipos especiales de aeroplanos para las aplicaciones de los mismos.

3.^a Finalmente, paso a paso se ha llegado a establecer reglas técnicas en su construcción que demuestran que por bajo de cierta potencia del motor y dimensiones de aparatos, lo mismo que por encima de determinado poder de aquél o dimensiones de éstos, no existen aeroplanos que tengan aplicación práctica. Vamos a deducir las consecuencias de estas tres premisas.

Desde el aire se regula el fuego de artillería, y antes de iniciar éste el aviador reconoce y fotografía las posiciones del enemigo, da a conocer el plano de sus trincheras y la importancia y emplazamiento de sus baterías.

Desde el aire se anuncian las llegadas de trenes o caravanas de automóviles con refuerzos; por medio de bombardeos aéreos se intenta cortar o, por lo menos, se desorganizan las comunicaciones del enemigo. Estos bombardeos se efectúan contra las estaciones importantes del ferrocarril y hasta contra las fábricas y depósitos de donde el enemigo recibe sus municiones. Durante el combate el aeroplano vuela sobre las fuerzas y regula el tiro contra las fuerzas asaltantes.

Como aparatos de combate existen el aeroplano de caza llamado «chato» y el destinado a luchar con los aparatos de caza enemigos llamado «mosca»; es decir, los dos tipos de aviones análogos en su misión a los barcos de guerra designados con los nombres de «torpedero» y «destroyer». Estos aparatos atacan y defienden el trabajo de los demás aeroplanos y el de los globos cautivos que en el aire vigilan día y noche sobre las ciudades y principales centros de producción, protegiendo a unos y otros contra los aeroplanos y aeronaves enemigos.

Un aparato de caza requiere, por el contrario, ser capaz de desarrollar la mayor velocidad posible. Ahora bien; la estabilidad en aviación está relacionada con la velocidad, y la mínima que puede admitirse sin peligro de la sustentación suele ser el cincuenta por ciento de la máxima que es susceptible de desarrollar el aparato. La incompatibilidad de las características exigidas por estos dos tipos de aparatos es evidente.

Del mismo modo que un avión de bombardeo lanza bombas debe, ante todo, ser un poderoso elevador de pesos, característica que exige una considerable superficie de alas y, por consiguiente, poca velocidad y poca facilidad para maniobrar. Por otra parte, resulta imposible incrementar sin tasa el número de diferentes modelos, pues las condiciones de un avión están, ante todo, determinadas por el poder y peso de los motores que para los aeroplanos pueden utilizarse. Como consecuencia de todo ello se ha llegado, mediante la oportuna selección, a establecer tres tipos principales de aeroplanos, denominados según la aplicación más importante a que se les destine:

1.^o Aeroplano explorador.

2.^o Aeroplanos de bombardeo o lanzabombas.

3.^o Aeroplanos de combate.

Cada uno de estos tipos se dividen en sus clases con

arreglo a lo que pudiéramos llamar su máximo o mínimo de utilización.

Aeroplano explorador.—Se utiliza para reconocer el sector enemigo, primero por la observación directa de los aviadores y luego utilizando la fotografía. El explorador es, de todos los aparatos, el que menos tiene definidas sus características. Es el aeroplano que requiere mayor cantidad de condiciones, sin que pueda decirse que ninguna es más esencial que las de los demás, exceptuando las importantísimas de poder arrancar y aterrizar en cualquier terreno.

Aeroplanos de bombardeo o lanzabombas.—El lanzabombas es el gigante del aire. No debemos, sin embargo, dejarnos engañar por la aparente facilidad de aumentar sin limitación el tamaño de los aviones.

Se llega a un límite en el que la aplicación práctica disminuye al aumentar la potencia de estos aeroplanos. Lo mejor es distribuir el mismo peso de proyectiles sobre mayor número de aparatos, pues haciendo esto se consigue mayor seguridad, más precisión y mayor facilidad para dejar caer las bombas en menos tiempo, y se suman mayores probabilidades de poder escapar del enemigo. El aeroplano lanzabombas ha de reunir, entre sus características, un mínimo de velocidad, de facilidad maniobrera y de rapidez ascensional que le permita librarse de la artillería antiaérea. En cuanto a los aviones de caza, no es de esperar que los lanzabombas tengan que defenderse contra ellos. Deberán ir escoltados por escuadrillas encargadas precisa y únicamente de esta misión, compuestas de aparatos en los que el peso transportado no consista en bombas, sino en ametralladoras y municiones para las mismas. Las escuadras de bombardeo las constituyen varias escuadrillas, que han de operar según itinerarios conocidos de antemano y en un número de horas determinado.

En la guerra aérea actual lo primero que se intenta es sacar partido de la utilización de los aeroplanos propios. Y después de esto se procura evitar que pueda, con los suyos, el enemigo, hacer esto mismo. Esto ha dado origen al aeroplano de caza «chato», aparato ligero, rápido y susceptible de elevarse con gran velocidad, para dominar en altura a su adversario; ventaja grandísima en la lucha en el aire. Finalmente aparece el contracazador «mosca», destinado a defender a los exploradores y lanzabombas contra los aviones de caza enemigos.

Estos aparatos son del mismo tipo que los aeroplanos de caza, sin más diferencia que el hacerlos más temibles que a éstos su rapidez y la superioridad de su armamento.

Aeroplanos de combate.—No pueden ser de grandes dimensiones. Son los únicos aparatos dotados de un solo asiento; el piloto es artillero del avión al propio tiempo. Sería preferible que pudiera llevar dos tripulantes; pero cuanto más pequeño sea el aparato, resulta más apropiado para su misión con tal de que sea capaz de llevar el armamento suficiente y de que esté construido de manera que se pueda tirar en todas las direcciones. Los primeros tipos, por la índole de su misión, no requieren, aparte del armamento, material de clase especial. La vista del observador, sus gemelos de campaña y la cámara fotográfica son los elementos indispensables del equipo de un aeroplano. Y lo mismo puede decirse de las bombas, que todo lo más van dotadas de aspas giratorias para dirigir las en su caída o van dispuestas de manera que puedan tomar, al desprenderse del aparato, una dirección determinada.

Animo, pues, jóvenes antifascistas. Engrosad las filas de nuestra Aviación, cien veces gloriosa, donde hacen falta hombres de temple fuerte y de antifascismo probado.

Jaime SANCHEZ RUIZ

CAPACITACION PROFESIONAL

La guerra, sus exigencias vertiginosas de realización, ha puesto en manos de los trabajadores facultades directrices a las que no estábamos acostumbrados, para las que no teníamos una preparación suficiente. Una necesidad, la de ocupar estos puestos de dirección técnica profesional y política, ha creado otra: la de capacitarnos para ocuparlos.

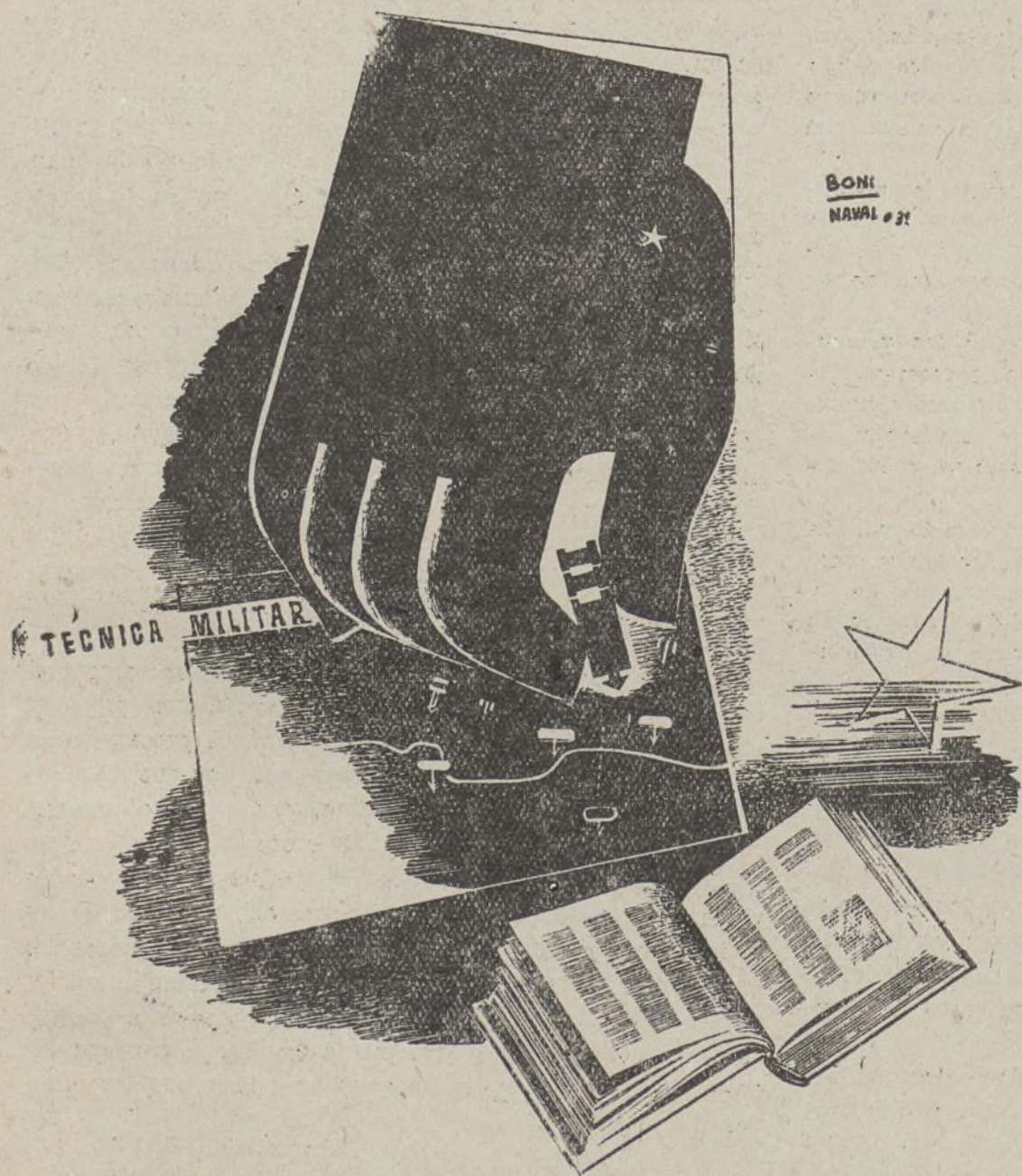
Tenemos el deber de estudiar. Estudiar sin descanso. A la vez que trabajamos. El soldado analfabeto es un instrumento inútil para la guerra fuera de las trincheras. El mecánico inhábil es un saboteador que perjudica a la causa sin advertirlo. El elemento directivo que está al frente de una industria y que para dirigirla no cuenta con los auxilios de una inteligencia fecundada por el estudio, perjudica igualmente a la República.

Hay que estudiar, para la guerra ahora, para la paz después. Nuestras fábricas, nuestras industrias, necesitan de ele-

mentos técnicos de verdadera valía. Para esto hay que capacitarse sobre la marcha, para obtener un beneficio inmediato con destino a la guerra. Después la paz exigirá un período de reconstrucción intensivo. Entonces necesitaremos mejores maestros aún. El hábito del estudio extirpará el de las armas. El mejor soldado de ahora debe convertirse en el mejor trabajador luego. Quizá el héroe del fusil y de la dinamita no nos valga mañana para empuñar el arado. Esto ocurrirá si ahora no pensamos en la necesidad absoluta de un aprendizaje concienzudo en todos los aspectos. Porque después nos sobrarán políticos, sobrarán abogados, sobrarán predicadores augures de mejores días. Lo que no sobrarán nunca serán brazos fuertes para las minas, manos hábiles para las siegas, cerebros disciplinados en el estudio que dirijan nuestro resurgimiento. Para entonces fructificarán los esfuerzos de hoy. Después obtendremos los beneficios de nuestros desvelos sobre la aridez de un libro de fórmulas.

Trabajar sin descanso es el mandato de la guerra. Y estudiar sin descanso también, al par que se trabaja, es el mandato de la paz.

**COMISARIADO
DE TRANSPORTES**



DISPOSICIONES

MINISTERIALES

Muy importante a todos los conductores y mecánicos del Servicio de Tren del Ejército del Centro:

BARCELONA, 4.—La «Gaceta» publica, entre otras, las siguientes disposiciones:

Presidencia del Consejo.—Regularizando el uso de automóviles con carácter fijo. Según esta disposición, se declara necesario el uso de esta clase de vehículos a los señores presidente del Consejo, ministros, subsecretarios, presidentes del País Vasco y del Tribunal Supremo, fiscal de la República, directores generales de Seguridad y Carabineros, secretarios generales del ministerio de Estado, gobernadores generales y civiles y subdirector general de Seguridad, en funciones de director general en la zona no catalana.

Disfrutarán del mismo servicio los jefes de unidades armadas que a este efecto designen taxativamente los titulares de los departamentos ministeriales correspondientes. Los ministros propondrán a la Presidencia del Consejo las plantillas de vehículos indispensables para los servicios de dependencias, cuerpos, etc. Los vehículos, cualquiera que sea su clase, se matricularán por el parque a que pertenezcan.

La Presidencia de la República, el Congreso de los Diputados y el Tribunal de Garantías determinarán los vehículos que precisan para sus servicios.

Los vehículos que en casos excepcionales deban utilizarse por organismos, entidades o particulares deberán ser autorizados por la Presidencia del Consejo.

A estos efectos los poseedores de vehículos no oficiales deberán declararlos en el plazo de cuarenta y ocho horas a partir de la publicación de esta orden en la «Gaceta», razonando la necesidad de su utilización.

Se declara material de guerra todos los vehículos automóviles, piezas de recambio, accesorios, talleres de reparación y, en general, cuantos elementos constituyen el funcionamiento y entretenimiento de los mismos, incluso combustibles y lubricantes.

Para el mejor cumplimiento de esta disposición o de las que se puedan dictar en lo sucesivo se creará una Inspección, que organizará el servicio de vigilancia y control, dándose categoría de agentes de la autoridad a las personas encargadas de este servicio.

El Gobierno de la República ha dictado una disposición que transcribimos por considerarla de una importancia vital para los intereses de la guerra. El Gobierno de la República declara material de guerra todos los vehículos automóviles, piezas de recambio, accesorios y, en general, cuantos elementos contribuyen al funcionamiento y entretenimiento de los mismos, incluso los combustibles y lubricantes.

No haríamos el llamamiento que hacemos a los conductores y dueños de talleres si no considerásemos nosotros una medida más que acertada la disposición que el Gobierno de la República acaba de publicar. Pues esta dis-

posición atañe en gran parte a vosotros, ya que uno de los elementos que constituyen el funcionamiento y entretenimiento de los coches son las herramientas de los mismos, de que vosotros disponíais antes de la guerra por razón de vuestro oficio. No se nos oculta a ninguno la escasez de herramientas y las dificultades con que tropiezan los conductores cuando salen en convoy o han llegado a un servicio para poder entretener el coche en un estado general que pueda dar siempre un beneficio a la causa. Es difícil poder comprar hoy herramientas dentro de la España leal, pues todos sabemos que muchas de éstas hay que adquirirlas en el extranjero; y teniendo en cuenta el elevado coste de la mismas y que hay que pagarlas en divisas extranjeras, vosotros tenéis el deber—y esto corresponde a los verdaderos antifascistas—de dar cumplimiento a la orden del Gobierno, entregando la herramienta de que dispongáis en vuestras respectivas unidades.

No se puede entrar a discutir, no se debe discutir qué clase de herramienta es la más indispensable para mantener los coches que el Gobierno nos ha entregado en un estado de verdadero rendimiento. Toda la herramienta es necesaria e imprescindible. Por esto nosotros creemos que una llave de tuerca o un gato en casa de un cocapero conductor debe estorbarle. Si es un antifascista verdad, debe denominarse él mismo saboteador de la causa que defendemos, puesto que al hacer el Gobierno este llamamiento, todos, como un solo hombre, debíais entregar en vuestras unidades todo cuanto tengáis relacionado con el entretenimiento del carruaje que se os confió.

Tenemos noticias de que algunos compañeros se han anticipado a nuestro llamamiento entregando en los parques a que pertenecían la herramienta que en su poder había. También tenemos noticias de que otros han procurado esconderlas para no cumplir las órdenes del Gobierno; son unos saboteadores, porque ellos entienden que el día que acabe la guerra podrán volver a montar su taller en la forma que lo tenían, para seguir explotando del modo tan inicuo y vergonzoso que lo hacían a los camaradas conductores. Nuestra aprobación para los primeros, que han cumplido las órdenes del Gobierno, y nuestra guerra declarada para los segundos, que intentan sabotear las mismas escondiendo utensilios de trabajo tan necesarios en estos momentos para el transporte por carretera, que es uno de los principales factores para ganar la guerra.

Nos proponemos, a partir del próximo número, empezar a publicar los nombres de los compañeros que han entregado sus herramientas, como también procederemos a denunciar a quien corresponda a aquellos que han saboteado las órdenes del Gobierno, para que se proceda contra ellos en la forma que se merecen.

¡Camaradas del Servicio de Tren! Que ni uno solo de vosotros deje de cumplir las órdenes que el Gobierno ha dado en esta disposición. Todos, como un solo hombre, a entregar la herramienta y los útiles de entretenimiento y conservación de los vehículos. Y todos vosotros, a denunciar a los saboteadores que pueda haber en vuestros lugares de trabajo que sepáis que han boicoteado las órdenes del Gobierno.

Manuel GONZALEZ

Comisario de Transportes del E. del C.



Escucha, camarada: Resistir es la repetida consigna que han lanzado todos los partidos, todas las sindicales, todo el pueblo y, en su representación, nuestro Gobierno de Unión nacional.

Al avance del enemigo, por el Este y por el Norte, se han opuesto miles de camaradas nuestros, que cumplen la consigna con la disciplina, con el entusiasmo, con la fe en el triunfo que tenían y que han sabido inculcarles.

Apenas saben estos camaradas de cuanto ocurre detrás de ellos. No les importa saber de dónde vienen los que a su lado pelean. Son hermanos porque todos ellos disparan en la misma dirección, juntos ofrecen su vida y se igualan en el heroísmo.

¡Resistid! Y se resiste. Pero ¿cuál es el objeto de esta resistencia? ¿Hemos pensado lo que ella significa?

Los camaradas que ofrecen esta resistencia heroica, dándolo todo sin pedir nada, tienen la seguridad de que en las filas colocadas a retaguardia tampoco se pide nada y se da todo: rendimiento máximo en el trabajo, sin mirar relojes ni acusar cansancio; superación técnica por el estudio constante; unidad perfecta entre todos los proletarios para unificar e intensificar el trabajo; unidad de abrazo en el Ejército, sin distingos de grupos ni apetencias de cargos, ni discusiones bizantinas en torno de derechos supuestos; acelerar la producción de guerra en turnos ininterrumpidos.

Que nuestro ejemplo electrice a los tibios, avergüence a los egoístas, atemorice a los traidores y levante el espíritu de los cobardes o timoratos.

Resistid hasta que toda nuestra retaguardia armada y la que ocupa los frentes del trabajo se haga homogénea en el heroísmo, en la fe y deseo demostrado de rápida victoria, y se iguale y funda en la misma llama de sacrificio en que se templan nuestros Ejércitos del Norte y del Este.

Sea ejemplo de todos los que queremos ganar la guerra esa maravillosa División 43, orgullo de nuestra causa...

Y cuando con el tiempo que nos gana esta consigna de ¡resistir! lleguemos a la situación de penetración, de unidad, que exige el momento guerrero, diremos a estos camaradas que hoy son dique a la barbarie fascista:

«Camaradas: Ya no hay que resistir; aquí estamos con vosotros para atacar sin descanso.»

La lentitud con que llevamos esta preparación para el ataque nos llenará ante nuestros combatientes de responsabilidad. Cada día que tardemos en olvidar el deber que la guerra nos impone será una contribución de sacrificio de la que tendremos que rendir cuentas ante nuestra conciencia y ante la serena mirada de quienes dieron a la resistencia algún miembro de su cuerpo o alguna vida que les fuera muy querida.

Todos a cumplir con su deber, sin necesidad de reuniones, de acuerdos, de votaciones.

Mire cada uno su conciencia; analice la razón de nuestra lucha; tome como ejemplo el de nuestros frentes, y será suficiente que ajuste sus actos a lo que le dicte su moral de proletario y su afán de justicia y libertad.

Y tú, camarada conductor: Piensa sólo que eres un soldado cuyo trabajo perfecto es necesario a los camaradas del frente, que confían en tu camión para sostener su resistencia.

PEREZ

EN LA GUERRA ACTUAL

Para nadie es un secreto la importancia que los transportes tienen, en sus diversas ramas, para acelerar el triunfo de la guerra que actualmente estamos padeciendo, ya que de su perfecto funcionamiento depende, en parte, que la guerra, como decía antes, sea más corta, y sus beneficios, en el aspecto de la economía, sean muy considerables.

La guerra a que nos ha llevado el fascismo, que no es ni más ni menos que el capitalismo despótico, nos ha hecho abrir los ojos a la realidad y situarnos en un terreno firme, único modo de que todos pongamos de nuestra parte nuestros conocimientos profesionales al servicio de una causa que a todos por entero nos es común.

En los primeros momentos de la guerra y de la sublevación fascista nos encontramos con que la organización de los transportes se vino abajo estrepitosamente, porque la dirección de las Empresas de las diferentes ramas estaba regentada, en su mayoría, por individuos desafectos al régimen legalmente constituido e interesados en que su funcionamiento fuese de mal en peor; y así hemos visto cómo en los casos de transigencia con ciertos elementos, todos los antifascistas hemos pagado cara esta transigencia y ciertas confianzas que dimos, llevados de nuestra buena fe, a quienes no eran acreedores a tan buenos tratos. Y a enmendar esta obra, recogida del más tremendo caos, tuvimos que dedicar todos nuestros esfuerzos de superación, capacidad y tecnicismo, por entender que de su pronto y normal funcionamiento dependía el restablecimiento completo del abastecimiento de la población civil y de nuestro Ejército popular.

Entre las ramas del transporte, hoy dedicadas a fines distintos, descolla la del transporte férreo, que, sin ser exclusiva, es una de las más importantes por sus frutos inmediatos a recoger. Pero con ser una de las más importantes, no lo es todo; precisa de la ayuda de las demás ramas, es decir, que las demás ramas sean auxiliares de ésta para que cada una cumpla con su cometido y las tres marchen al unísono, facilitando de esta forma la pronta llegada de las mercancías a su punto de destino. Y esto muy bien se puede lograr si cada uno de los factores determinantes que concurren para realizar esta magnífica obra de captación y simpatía hacia todos los afectados anteponemos a nuestro egoísmo personal el egoísmo en pro de nuestro país, y, por ende, en pro de toda la colectividad que lo compone. Y no vale atribuir a estos asertos la importancia que en sí no tienen. La importancia la podremos sacar si ojeamos y reparamos en la importante misión que los transportes realizaron en la gran guerra europea. De aquella guerra podemos sacar la consecuencia de que del lado del contendiente que se venció la agilidad de movimientos de todas sus materias, se venció muy considerablemente el triunfo de la misma. Y si esto es así, ¿por qué no hemos de poner todos nuestros esfuerzos, todos nuestros sacrificios y todos nuestros empeños en conseguir un rápido y total restablecimiento ampliando y cohesionando la movilidad en todos sus aspectos, si sabemos que de ella depende, en su mayor parte, que en los frentes y en la retaguardia cambie y acelere el ritmo de los acontecimientos a favor de nuestra causa, la causa de todo el pueblo que lucha por su independencia?

Con ser ésta una guerra difícil, por los factores que concurren, hemos de tener en cuenta que no es imposible, si nos aprestamos a vencer todas las dificultades y ponemos a contribución todos nuestros esfuerzos, saltando por encima de todos los obstáculos, hasta conseguir que los transportes sean un modelo de organización capaz de sacar de ella el máximo rendimiento. Así, pues, que nadie rehuse su concurso, ya que los frutos a percibir nos son comunes a todos los españoles que luchamos por la libertad, haciendo que cada elemento sea un fiel soldado disciplinado, capaz de sacar adelante, con su iniciativa propia y con las que sus superiores le den, toda clase de empresas, por muy difíciles que éstas sean, multiplicándose si preciso fuera.

Guillermo BENITO

Índice de legislación

Decretos, órdenes y disposiciones de
carácter general publicados durante
el año 1937

ASCENSOS

Orden circular 30 abril 1937 («D. O.» 112). Aclarando dudas surgidas sobre el procedimiento para aplicación de la orden circular de 1 del actual («D. O.» 80) sobre ascenso de los brigadas y alféreces de Milicias al empleo de tenientes.

— Orden circular 22 agosto 1937 («Diario Oficial» 203). Dispone que para la tramitación de las propuestas de ascenso del personal del Ejército de tierra se constituya una Junta formada por el subsecretario, como presidente, y el jefe del Estado Mayor, como vocal, y el inspector del Arma o Cuerpo a que pertenezcan los interesados, como secretario.

— Decreto 23 septiembre 1937 («Diario Oficial» 230). Dictando nuevas normas por las que han de regirse, mientras duren las actuales circunstancias, para el ascenso de los sargentos pilotos a tenientes.

— Orden circular 15 octubre 1937 («Diario Oficial» 254). Dispone que al personal que a juicio del Gabinete de Información y Control se le varíe la clasificación en sentido favorable, necesite servir como mínimo seis meses en el frente para poder optar al ascenso que le corresponda.

— Orden circular 6 diciembre 1937 («Diario Oficial» 294). Dispone se cursen al ministerio propuestas de cabos a sargentos para cubrir las vacantes que existan, teniendo en cuenta lo que disponen las órdenes circulares de 5 diciembre 1936 («D. O.» 259) y 9 agosto 1937 («D. O.» 192); haciendo constar si proceden del Ejército o de las Milicias.

ASIMILACIONES

Orden circular 28 agosto 1937 («D. O.» 210). Aclarando el artículo 11 de la orden circular de 28 mayo («D. O.» 139) respecto a asimilaciones de médicos civiles que prestan servicio en hospitales militares del interior, determinando lo es solamente para efecto del percibo de haberes.

ASISTENTES

Orden circular 1 julio 1937 («D. O.» 159). Suprime los asistentes, dejando subsistentes los destinos de ordenanzas con arreglo a las normas que se indican.

ASUNTO DEL CUERPO DE TREN

Orden circular 8 abril 1937 («D. O.» 86). Dispone se constituya una unidad no administrativa dependiente de la Secretaría militar y política del ministro con los coches ligeros al servicio del personal del ministerio, quedando agregado a dicha unidad el personal relacionado a continuación de la orden circular 27 febrero 1937 («D. O.» 56) y el perteneciente al Parque Central de Automóviles que viene prestando servicios en el ministerio.

AUDITORIAS

Circular 30 junio 1937 («D. O.» 158). Dispone para desarrollo del decreto de 6 de mayo último el funcionamiento de las Auditorías del Ejército de tierra en la forma que se indica.

AUXILIARES ADMINISTRATIVOS EVENTUALES

Circular 3 julio 1937 («D. O.» 160). Anula la de 28 de mayo último («D. O.» 131), tanto en lo referente a nombramiento de auxiliares administrativos militares como al concurso de 100 plazas de dicha especialidad para cubrir vacantes.

AUXILIARES ADMINISTRATIVOS PROVISIONALES

Orden circular 28 mayo 1937 («D. O.» 131). Nombrando auxiliares administrativos provisionales al personal masculino designado para desempeñar funciones en oficinas afectas al Ejército de tierra en cargos subalternos de escritorios, mecanografía o contabilidad.

(Continuará.)



Muchos, por no serles agradable, censurarán nuestra sana costumbre de sacar a relucir los defectos de actos y conductas, postergando la alabanza de los bellos hechos y actos acertados. ¡Claro: si es lógico, sensato y práctico! Desearíamos explicarlo de manera comprensible. Si nosotros fuésemos capaces de razonar algo en serio, diríamos: Tenemos el deber de cumplir con el deber; la mayor satisfacción debe encontrarse en tener este deber y cumplirle. Nada más. Pero para nosotros es más fácil parodiar esta frase, y decimos: El «deber» es una cosa que a todos nos desagrada; pero, amigos, hay que «retratarse», digo, retractarse.

Estamos orgullosos de nuestro teatro. Sí, señor. Ni el más exigente puede oponer razones de peso en su contra. Todas las obras de los carteles madrileños responden al ambiente de la guerra de una manera magnífica. ¡A puñetazos sobre el gusto y la delicadeza! Porque es necesario verlo para creerlo. ¡Qué sutileza espiritual! ¡Qué finura de



concepción artística! Es seguro que si Tirso, Garcilaso o Lope levantarán la cabeza, se tirarían como fieras sobre la pluma y plagiarían hasta reventar, considerando la miseria de sus obras. Aun cuando sólo fuera por los títulos de las nuestras, merecía la pena. Esos títulos de una fuerza evocadora tan sublime, capaces de sumergir al más reacio en etéreos éxtasis artísticos: «Las ligas de la Pepita», «¡No me hagas cosquillas!», «¡Chúpate ésa!», etc. Dignos de figurar en la antología.

Queipo escribe en Boínas rojas, de Málaga:

«... unos pareados que por sí solos bastan para darse cuenta de cómo se debe tratar a aquellos que el Estado rige. Los pareados dicen:

«Dadle freno al que es brioso y espuelas al perezoso; que sabed que los vasallos se rigen como caballos.»

Como caballos es como hay que regir a todos los ciudadanos para que éstos puedan ser amantes de su patria, obedientes a los dictados de ésta. Etc., etc.»

Sin comentarios.

Desde el 22 de mayo, en que se produjo la sublevación y evasión de los presos del fuerte de San Cristóbal, gran intranquilidad reina en toda la zona invadida. He aquí un extracto de las últimas noticias:

«En Tafalla las manifestaciones han sido tan energías y violentas, que la población ha tenido que ser ocupada militarmente. Gran número de detenciones han tenido lugar. En diversos encuentros hubo numerosos muertos. Los presos de Tafalla fueron conducidos a Pamplona por fuerzas italianas.

RUEDAS DE VERBENA

Por desgracia, todavía nos quedan muchas cosas de las que querríamos haber extirpado para siempre. Así, tenemos aún esas ruedas típicas de las verbenas, gloria y prez de nuestra España de pandetera, que, por fortuna para nosotros, derribamos paso a paso, y que todos conocerán aun cuando no hayan sido muy aficionados a ellas. En estas ruedas de que hablo había monigotes que representaban diferentes tipos de ciudadanos: desde los nuevos ricos hasta los curas, paletos, «estrellas» del cinema, militares, etc.

Ahora hay menos diversidad de monigotes; porque no hay que olvidar que la rueda existe todavía. Ahora los monigotes son de otra forma: fascistas que pretenden convencer a los demás de que no lo son con frases rimbombantes de adhesión a la República; nuevos ricos que viven lujosamente al calor de la contienda. Claro es que así como en las ruedas citadas había algunos a los que nos negábamos a tirar la pelota porque su cara se nos hacía más antipática que la de los demás, e por cualquier otra circunstancia, así también hay militares que, además de la diferencia de las barras, muestran otra que se aprecia en su inteligencia y buena fe, y en una cosa muy simple, al parecer: una fecha sindical. Pues bien, para estos últimos vaya nuestro cariño y admiración, porque se lo merecen. Porque a pesar de ir encasillados en un uniforme militar, tienen unos sentimientos nativos de hombres de lucha y de trabajo, y poseen un corazón y un cerebro al servicio de una causa noble. Y los otros, los del otro lado, para mayor identificación con los del pim, pam, pum, no tienen más que serrín. Al igual que cuando se trata de los muñecos de la rueda, que por circunstancias especiales crean una fuerza de simpatía que sujeta el brazo cuando vamos a tirar contra ellos, alarguémosle más cuando se trate de derribar a los otros, que no tienen sino un sentimiento huero del patriotismo.

Ahora que se trata de demostrarlo, son los nuestros, los que siempre han odiado el militarismo y ahora se ven precisados a instituirse en militares, los que comprenden más intensamente el sentimiento del patriotismo; pero el verdadero, no el patrioter, característico de los del otro lado, que no dudan en vender a su patria, aun cuando ellos fustiguen a los trabajadores para que griten vivas a España.

Nosotros tenemos el sentimiento verdadero de la patria; de una patria nueva que nos dará pan y trabajo y verdadera fraternización entre todos los pueblos. Porque nuestro sentimiento, a este respecto, es más amplio que el que han vociferado siempre los traidores, que querían que se amara a España porque sí, aun cuando en la patria no hubiera más que conciencias podridas y charcos de sangre donde se ahogaran las rebeldías de unos cuantos. Y, bien mirado, la patria no es un pedazo de tierra más o menos pintoresca y más o menos fértil. Es también un pueblo que sepa y se apreste en todos momentos a defender esas cualidades hasta donde sea preciso llegar, y con los sacrificios necesarios llegar a la meta gloriosa que deja vislumbrar el fin de la guerra.

C. M. J.

En Larache, catorce comerciantes judíos han sido encarcelados. Se les acusa de haber facilitado la fuga, al Marruecos francés, de numerosos oficiales españoles que se sublevaron en Alcazarquivir contra Franco.

En Málaga, donde los disturbios han sido también abundantes, una orden general de la plaza prohíbe los comentarios derrotistas. En dicha orden se alude a «personas muy adictas al movimiento y... en ocasiones hasta de gran cultura y elementos militares de gran categoría.» El comandante militar de la plaza, que firma la orden «por mandato de S. E.», amenaza a todas estas personas con graves sanciones.

Poca gente va al partido bárbaramente denominado F. E. T. J. O. N. S.; pero menos aún acude a los Sindicatos fascistas. *Sur*, de Málaga, el 19 de mayo publicaba un anuncio, dirigido a las industrias locales, en el que se recuerda que, «declarada obligatoria la sindicación forzosa», aquellos que se nieguen a inscribirse serán privados de trabajo y los patronos no podrán seguir ejerciendo la industria.

Esto es, como bien dice Queipo: «regir a los ciudadanos como a caballos, para que puedan ser amantes de su patria» (!!!).



Pero ¿todavía hay cerveza?

Honor y patriotismo.—Un capitote faccioso, llamado Manuel Halcón, nada menos que consejero nacional de Falange, estuvo en Turín el 29 del pasado. Y la prensa italiana toda ha publicado una reproducción fotográfica del autógrafo que él dejó a la *Gaceta del Popolo*, y que dice:

«A los lectores de la *Gazzeta dei Popolo*, con toda la amistad y la

LA RESISTENCIA DE NUESTROS SOLDADOS

Gran estímulo para la retaguardia de la zona facciosa, próxima a estallar

La zona facciosa es toda ella un volcán. La explosión definitiva está próxima a dejarse oír. Y hará volar al puñado de traidores que tan vilmente vendieron la patria a las hordas del fascismo extranjero.

El malestar, la tirantez, la aguda descomposición manifiesta ha tomado vivos caracteres. Generales traidores que ya no pueden soportar el humillante yugo de Hitler y Mussolini. Detenciones de militares y paisanos que expresaron su descontento. Luchas continuas entre requetés y falangitas. Puños crispados tras las espaldas de los ejércitos de invasión... La agitación es ya incontenible.

La sublevación del fuerte de San Cristóbal ha venido a marcar una nueva fase en la revuelta retaguardia fascista. Dada la envergadura de ella, les ha sido imposible a los traidores tratar de desfigurarla a los ojos de la opinión. La represión encarnizada, sangui-naria, feroz, de nada les ha servido. Por el contrario, la ola de indignación crece progresiva, en contundente amenaza para traidores e invasores.

Los falangitas odian a Franco. Y los tradicionalistas, que ven que la España invadida está totalmente manejada por las potencias totalitarias. Son también muchos los elementos de «derechas» que no pueden sufrir la humillación de los bárbaros italogermanos.

La sublevación de los del fuerte de San Cristóbal ha sido un chispazo de rebeldía que acusa primicias de gran envergadura. Fueron los mismos elementos reaccionarios los que, unidos dentro de la cárcel con los elementos de izquierda allí reclusos, lograron evadirse.

Martínez Anido, el feroz y sanguinario, no da abasto en las redadas de descontentos. Son ya todos los españoles de aquella zona los que, con la clase trabajadora, con los elementos liberales y de izquierda, se agitan contra la tiranía y la opresión de los extranjeros. La prisa de los ejércitos de invasión en avanzar se ha estrellado ante la victoriosa resistencia del Ejército popular. No pueden abrir brecha y tiemblan mirando hacia atrás. El volcán de la retaguardia invadida está próximo a estallar.

Pero no se piense, ni se crea, que la explosión se producirá sólo a efectos de la tiranía de Franco y de la usurpación de Hitler y Mussolini. En la sublevación contra el traidor y los invasores jugamos nosotros importantísimo papel: el de animar a los camaradas de la otra zona con nuestra resistencia, con nuestro cada día más firme propósito de vencer, con nuestra inquebrantable unidad, con nuestro trabajo intensivo en la ciudad y en el campo.

La acción, la revuelta, ha de ser obra de ellos; pero de nosotros el impulso que la anima.

emoción «de esta España que lucha por el imperio de Roma».—*Manuel Halcón*.—Turín, 29 de mayo de 1938.»

ros parados y las viudas y huérfanos de combatientes.

Pasajes es un pueblecito de Guipúzcoa cuyo puerto, hoy, está siendo adaptado por los alemanes para llevarse de España con la mayor comodidad la mayor cantidad posible de mineral de hierro español. Su población antes de la guerra no llegaba a 4.000 habitantes. La casi totalidad de la población ingresó en las Milicias mientras Pasajes fué de la República. Al invadirla los italianos, quedaron pocos hombres. Franco los llamó a filas, y no hace mucho el Juzgado militar de Marina publicó un edicto citando a 100 para responder de sus cargos por *deserción*.

El gobernador faccioso de Málaga y la institución llamada Auxilio Social son, ¿quién lo duda?, muy caritativos y cristianos. Recientemente se produjeron protestas en el mercado de la ciudad porque las patatas que estaban a la venta se hallaban totalmente podridas. El gobernador ordenó la entrega de las mismas a las damas de Auxilio Social, quienes procedieron a distribuir las entre las familias de obre-



Más bombas sobre territorio francés. Y esta tercera o cuarta vez los aviones fascistas no se han limitado a arrojar su metralla sobre zonas fronterizas inmediatas que pudiesen justificar el error. Se han internado noventa kilómetros en territorio francés. Han bombardeado verdaderos objetivos. Se trata de una agresión preparada desde hace tiempo. Desde que torpe y cínicamente lo están anunciando, diciendo a grandes voces que «aviones republicanos «camuflados» intentaban provocar una intervención de Francia fingiendo un bombardeo fascioso».

¿Cuál será la reacción de Francia? Hasta ahora ya sabemos lo que se ha logrado con esas quejas y protestas protocolarias hechas en otras ocasiones. Los agresores fascistas siguen una trayectoria premeditada. A medida que ven la impunidad con que desarrollan sus provocaciones, éstas adquieren mayor gravedad. Pero un gesto firme, una respuesta enérgica, nos han demostrado prácticamente en el caso de Checoslovaquia que pueden tenerlos a raya.

Muchas veces nos hemos dicho, ante el ejemplo de Checoslovaquia, que si con España si hiciera lo propio, también aquí, donde la guerra arde, la paz ganaría una gran batalla. No parecían los países democráticos muy dispuestos a repetir este gesto; pero las provocaciones fascistas en los Pirineos se lo están aconsejando urgentemente.

Y esto de quien depende es de nosotros. Nuestra resistencia, las acciones de nuestro Ejército están determinando desde que comenzó la guerra todos los virajes favorables en el conflicto internacional. Nuestros triunfos han desbaratado numerosas maniobras. Nuestro resurgir, cuando se nos creía apagados y hundidos, ha impedido que nuevos atropellos se perpetraran o se permitieran contra nosotros.

Hoy el mundo se asombra al ver reproducirse el hecho de noviembre de 1936: la epopeya de Madrid en tierras de Cataluña y de Levante.

¿Dónde estará el punto en que se ha de producir la gran guerra que Europa teme y espera? Los tres domingos de elecciones en Checoslovaquia han pasado. Alemania, la Alemania de Hitler, no se ha atrevido, y su agente Henlein se encuentra, al parecer, conversando con Hitler. El retroceso de éste, aunque no podemos calificarlo de definitivo, es evidente. Por su parte, la prensa de Mussolini trata de disculpar y atenuar el paso en falso, que para un dictador es de tan graves consecuencias, como este de tener que olvidar sus bravuconadas de la víspera.

La prensa fascista de Roma quiere, con más inte-

rés que convencimiento, hacer creer al mundo que Hitler no ha sufrido una derrota, y que se ha «sacrificado» para salvar la paz.

Pero si el peligro tan sólo ha desaparecido a medias en Checoslovaquia, aquí están los aviones grises «desconocidos» de Hitler y Mussolini, que también se «sacrifican» bombardeando Francia y asesinando un rudo golpe a la política que desde Londres preconiza Mr. Chamberlain. Política que cada vez suena más en falso, y que ha chocado, de un lado, con la brutalidad agresiva de los países fascistas; de otro, con la actitud firme del delegado del Gobierno soviético, y, por último, con la resistencia eficaz y elevada moral que nuestro Ejército opone a los invasores.

De Norteamérica nos llega una vez más un lenguaje de verdadera democracia, que sabe lo que peligra ante las amenazas fascistas. Las palabras del secretario adjunto de Estado dan estado oficial a la política norteamericana de no aislacionismo. Se propugna un claro viraje hacia la activa defensa de la paz. Norteamérica adopta públicamente posición contra los países fascistas.

Buerckel—Martínez Anido austriaco—ha anunciado que serán condenados a campos de concentración cuantos obreros pidan aumento de salarios y cuantos patronos lo concedan. La vida se ha encarecido terriblemente desde el dominio nazi.

La situación económica de Alemania e Italia es muy angustiosa. En Alemania la deuda total se elevaba a final de marzo, según informes oficiales, a 19.100 millones.

En China, la ofensiva japonesa paralizada ha excitado en los invasores su rabia criminal. La aviación nipona ha bombardeado Cantón y otras poblaciones chinas, produciendo gran número de víctimas. Los guerrilleros chinos continúan con gran coraje luchando en la retaguardia japonesa, principalmente en las proximidades de Shanghai y en el Changtung. Fuerzas del octavo ejército, bajo la dirección de Chudé, continúan realizando heroicas incursiones en la región de Pekín.



Aun cuando existe un principio filosófico que dice que toda verdad y todo bien, por el mero hecho de serlo, son de suyo difusivos, pues no puede mantenerse encerrada en la cárcel de la razón individual una verdad que imprime conocimiento, los apóstoles y encargados de doctrinas y postulados han empleado otro medio, como si dudasen de aquel aforismo y creyesen que otro le superaría en eficacia. Todos han usado de la propaganda, bien oral, bien escrita, y si ésta ha sido hecha con alteza de miras y con celo y entusiasmo ardiente, no se ha tardado en notar los efectos.

Jamás en España se había realizado una propaganda tan intensa como ahora. Las causas son de todos conocidas. Había interés en que ésta permaneciese oculta, y no hay cosa peor en la vida que el interés se cruce por medio. Hoy, como no hay otro interés que el común, al que están supeditados los particulares, se emplean tantos medios de difusión que seguramente no habrá rincón alguno, por apartado que esté, en donde se ignoren todas y cada una de las intensas emociones que estamos viviendo. Por un lado, las ondas, en su oculto y rápido, intenso e infinito vibrar, nos ponen al corriente de los últimos y más trascendentales hechos del día; por otro, la prensa, esta magnífica prensa, orgullo de propios y envidia de extraños, nos habla con más pormenores de cuantas incidencias se desarrollan diariamente, y por si fuera poco, dejando a un lado los discursos y charlas que con frecuencia llegan a recrear nuestros oídos y alegrar nuestro corazón vemos en multitud de edificios unos periódicos murales, asombrosos portavoces del espíritu de un pueblo, elementos fundentes de amor y solidaridad. La importancia de estos periódicos seguramente no ha llegado al conocimiento de muchos, y quizá alguno ignore también el papel trascendental que ahora están jugando. Ellos son los que nos enseñan el camino mejor para vivir más dignamente; ellos, los que en plan esquemático contribuyen a intensificar el sentimiento de humanidad, el espíritu de vida y la amplitud de los horizontes; ellos, los que poco a poco van imbuyendo en nuestros cerebros las ideas de cultura, las ansias de perfección, perfección y cultura que más tarde trascienden a la vida en actos y que cambian ésta y determinan su progreso y su avance. Por eso los confeccionadores de los periódicos murales tienen que darse cuenta de esto y al colocar los artículos deben ser selectivos, inspirándose en las necesidades reales de los individuos y en lo más útil y necesario para ellos. Tienen que adaptarse al medio en que se vive y al fin que se persigue. Y por eso ha de ser base esencial en el periódico mural plantear con sencillez y claridad cuanto contribuya a elevar el nivel cultural de los individuos, cuanto sea de inestimable valor para la transformación espiritual de los mismos.

Y ya colocados en el terreno de dar orientaciones, y para crear y lograr un verdadero éxito, se precisa ante todo que sea de carácter íntimo, que sepa apreciar las necesidades que hubiere, que esté al alcance

de todos. Más claro: en el periódico mural, que, a ser posible, no debe faltar de ninguna Compañía ni de ninguna Sección, deben intervenir todos los individuos, deben cooperar y esforzarse todos y al mismo tiempo servir de estímulo y acicate a fin de que la conciencia de cada uno se perfeccione, haga crear nuevos hábitos y haga degenerar los hábitos viejos. En el periódico mural no deben faltar tampoco los dibujos y colores, las anécdotas y cuentos breves, y, en fin, todo cuanto le haga ameno y deleitoso, agradable y atrayente. En él caben asuntos deportivos, temas de moralidad y de higiene, consejos y enseñanzas, órdenes y mandatos más necesarios e importantes. Debe con frecuencia cambiarse y, a nuestro juicio, todos y cada uno de los individuos que hayan hecho algún trabajo deben ver sus artículos allí colocados y así podrán ellos mismos compaginar, comparar y hacer un estudio íntimo y particular de sus trabajos y de los de sus compañeros, y esto bastará por sí solo para entablar una noble competencia que dará frutos de inapreciable valor y que nadie como ellos mismos podrá apreciar. En fin, en donde pueda realizarse, deben establecerse concursos y certámenes con premios para cuantos se hagan acreedores a la labor que desarrollan, y esto, que debe hacerse en las debidas condiciones y siempre teniendo en cuenta no herir las buenas intenciones de los concursantes, contribuirá, a no dudarlo, a elevar a un grado tal el nivel de cultura de nuestros soldados, que, sin darnos cuenta y casi sin pensarlo, nos encontraremos que del trabajo realizado por nuestros hombres habrá brotado una flor hermosa, cuyo aroma tal vez nosotros no percibamos, pero que, seguramente, alimentará con sus frutos a las generaciones que formemos. Este es, a mi entender, el fin práctico que todo periódico mural debe perseguir, y éstos son los frutos que nosotros debemos procurar alcanzar. Si todos quisiéramos, si todos supiésemos poner nuestro poco o mucho valer en esta labor y la emprendiéramos animosamente, ayudando con nuestros consejos al que vacile, enseñando al que no sepa, corrigiendo al que yerra, aplaudiendo al que acierte, con ansias de servir a todos, que no es otra cosa que servir a España, qué tranquilidad de espíritu tendríamos por haber puesto nuestros esfuerzos y trabajos en la consecución de tan bellos ideales. Si todos procurásemos poner en esta empresa nuestro granito de arena, nuestro óbolo y pequeña cooperación y ahogásemos, aunque fuese sólo momentáneamente, nuestros egoísmos personales, de partido o de profesión, dándoles la forma suprema de bienestar colectivo o altruismo nacional, es seguro que un ideal tan comúnmente perseguido y defendido, y con tanta sangre fecundado y abonado, lo lograríamos en apretada y laboriosa cooperación y sería la fuente más pura de amor hacia nuestros compañeros y hacia la patria que nos vió nacer y el resorte más seguro de elevación cultural y dignificación espiritual.

F. M. A.

BIBLIOTECAS

(Terminación)

cutida y negada le había sido, hizo torrente de cuantos libros pudo rescatar y desbordó por trincheras, por cuarteles, por todos los pueblos. Era ansia de lectura, afán de poseer libros para leer.

El más maravilloso caso de la Historia lo ha dado España, como siempre.

Un pueblo que careció de todo, al encontrarse amo absoluto de aquello que jamás tuvo no se le ocurre poseer las riquezas atesoradas en los Bancos, las joyas guardadas en palacios y en tiendas; todo eso, como si temiera quemarse las manos, no lo toca con deseo de posesión; pero los libros, sí; son necesarios para fijar las ideas que se agitan inciertas en la mente del pueblo, sin saber casi su razón de ser, aunque sí habían llenado su razón de existencia, guiando al pueblo por el certero camino de la redención y de la justicia.

Hambre insaciable de libros, promesa de una sociedad culta; pero que instintivamente ha conducido, recuerdo de añejos vicios, a reverdecir privilegios.

Vuelve a considerarse el libro como de posesión propia, y por los cuarteles y por las entidades encontramos magníficas y abundantísimas bibliotecas muy superiores a las necesidades del grupo de camaradas que las poseen, y hay otros lugares en que las bibliotecas son tan escasas que no merecen ni el nombre de tales.

Es necesario que no sintamos en nuestra conciencia, que no reflejemos con nuestro proceder ninguna de aquellas tareas en cuyo ambiente vivimos.

Es preciso que las bibliotecas del Ejército sean verdaderas bibliotecas circulantes. Que extraigamos de los libros y aprendamos todas las enseñanzas que contienen; pero después, que estos libros sigan su curso como sembradores de ideas o de ciencia y que se sustituyan por otros que nos sean desconocidos.

De esta forma nuestra biblioteca no será lo numerosa que nuestra vanidad quisiera, pero conseguiremos que desfilen por nuestras manos todos cuantos libros apetezcamos, todos cuantos queramos leer, y que sólo queden como lastre permanente en nuestras bibliotecas los libros de consulta, aquellos que constantemente precisamos para que nos sirvan de guía en los trabajos diarios de nuestra profesión.

L. TARRAGA

Batallón local

El propósito nuestro al hacernos cargo de la dirección de la revista era que ésta fuese verdaderamente quincenal; es decir, que saliera los días 1 y 15 de cada mes, sin dilaciones. No ha podido ser así en este primer número por una causa que disculpa el retraso: los originales de las páginas de táctica, que nos han sido entregados a última hora. Lo hemos hecho así en consideración a la importancia de los textos y al interés despertado en nuestros soldados. No obstante, prometemos que esto no significará precedente

EL DIRECTOR

MOMENTOS GRAVES

Situación grave, difícil, por la que atravesamos. Horas críticas que recuerdan las del 7 de noviembre en Madrid. No dejemos llevarnos por el optimismo; no confiemos nuestra victoria en ayudas ajenas, que si bien es verdad que el proletariado mundial va reaccionando en favor de nuestra causa, no lo es menos que no con la prontitud que requieren las circunstancias.

Démonos cuenta de «que ya es hora» que la guerra tenemos que ganarla nosotros; que cada palmo de terreno lo defendamos como el oro máspreciado, ya que de otra manera los resultados sabemos todos cuáles serían: jornadas de sol a sol, persecuciones, hambre y esclavitud a otras naciones.

Todo aquel que con la capa de antifascista sea indiferente ante la gravedad del momento, trabaja para el fascismo, y como a tal debemos tratarle; o, por el contrario, aquel que con bajezas y bulos trate de corromper nuestra retaguardia, no tengamos conmiseración con él; arrojémosle de nuestro suelo para que la mala simiente no fructifique en el terreno labrado a fuerza de sangre y fuego por nuestros campesinos.

Hagamos frente a la situación actual ayudando a nuestros hermanos de Levante con todo lo necesario, si fuera preciso la vida, para contener la brutal embestida fascista; que no está lejano el día en que la resistencia pase a ser ofensiva victoriosa y triunfal donde la bandera de la paz y la libertad brille con todo su esplendor con nuestra victoria.

¡Combatientes: ni un paso atrás!

¡Obreros: trabajo intensivo!

J. L. M.

FERROCARRILES

(Terminación)

De esta manera el transporte discurriría por las dos direcciones siguientes: la que actualmente tenemos, Castellón-Valencia-La Encina-Albacete-Alcázar de San Juan (1)-Tembleque-Aranjuez-Tarancón-Fuentidueña-Loeches-Torrejón de Ardoz-Madrid, y la de Castellón-Valencia-Utiel-Enguñados-Arguisuelas-Cuenca-Tarancón-Fuentidueña-Loeches-Torrejón-Madrid.

Los ferrocarriles pueden dar más, infinitamente más rendimiento que lo que dan; para ello bastaría con que se hiciera la militarización de los ferroviarios, se centralizaran en una sola dirección todos los medios de transporte y se planificaran éstos. De esta manera no habría necesidad de hacer caravanas de cientos de camiones para transportar mercancías o fuerzas en trayectos paralelos al ferrocarril, que tanto dinero cuestan al Estado, restándole capacidad de resistencia para ganar la guerra.

(1) En esta estación se bifurcan las líneas para Andalucía, Ciudad Real y Extremadura.

Gráfica Socialista: Trafalgar, 31. Tel. 33481

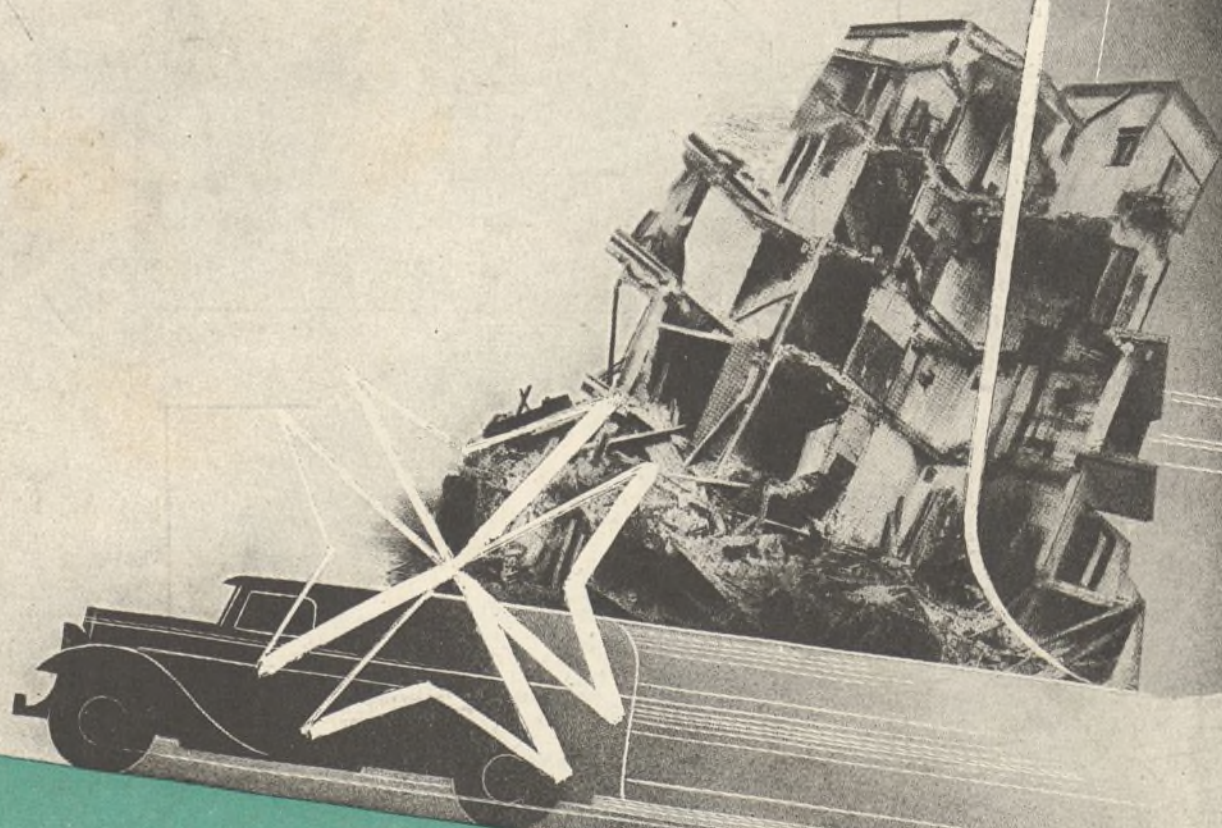
C O S A S D E C I L I N D R I T O



¡OH, EL INSTINTO DE LOS ANIMALES!

TRANSPORTE

EN GUERRA



EL TRANSPORTE ES UN ARMA DE PAZ ADAPTADA A LA GUERRA; SU SERVICIO ES VALIOSO EN AMBOS ESTADOS • SIEMPRE ES UN ARMA CONSTRUCTIVA Y HUMANITARIA • SU MEJOR CARACTERISTICA SE REFLEJA EN EL TRANSPORTE SANITARIO • EL REALIZA LA MISION MAS HUMANA DE LA GUERRA: SALVAR VIDAS