

ÓRGANO DEL COMISARIADO DEL TRANSPORTE DEL EJÉRCITO DEL CENTRO

TRANSPORTE

guerrilla



HIPOMOVIL



BONI
NAVAL 33

EJEMPLO DE ABNEGACION 4 SACRIFICIO

Ayuntamiento de Madrid

La fe crea y avasalla —ha dicho el Dr. Negrín—. Crearnos una moral de triunfo, forjar en nuestro «internus» la seguridad de la victoria, que se apoyará en la intensidad de nuestro trabajo, es tener cubierto la mitad del camino para la consecución del final esperado. Hay que trabajar más y [más. Superamos cada [día. Añadir al límite de producción el acervo de un esfuerzo continuado e intenso. La resistencia, clave de nuestra victoria, no se hará posible sin el esfuerzo en la producción y en el sacrificio. Vosotros tenéis el máximo de vuestros deberes en vuestros vehículos. El coche que conducís necesitará siempre algo: apretar un tornillo, limpiar determinado órgano del motor... Un buen conductor refleja su calidad de tal en el aspecto interno y externo de su vehículo. En el transporte, el mejor soldado es aquel que menos vales solicita de la sección de reparaciones. La mayoría de las averías tienen su causa en un descuido anterior. Como el soldado de infantería vigila en su parapeto, hazlo tú con tus sentidos puestos en tu automóvil. Compenéstrate con él hasta formar parte de su sensibilidad misma. La economía lo necesita y la causa lo manda.

TRABAJAR CON FE Y ENTUSIASMO





EDITORIAL

¡ATACAR!

Se cumple el mandato del Gobierno. Se resiste como en Levante, donde la consigna del Dr. Negrín—«¡resistir!»—halló ecos de heroísmo. Se resiste de una manera inigualable, aguantando torrentes de granadas; soportando, pegados al terreno, el pasar y repasar de masas de aviones. Esta primera parte de la demanda se cumple a rajatabla, se cumple sin ceder a las circunstancias ni una pequeña porción del concepto. ¡Resistir! fué la orden. Y se resiste.

También se cumple otra parte del mandato gubernamental: «¡Trabajar!» La retaguardia trabaja incansablemente, más que nunca, con la voluntad ardiendo en deseos de victoria. Las fábricas, punto de apoyo de nuestro Ejército, verdadera línea de resistencia de las unidades armadas, cumplen su cometido...

Comienza a cumplirse otra de las órdenes del Gobierno: «¡Atacar!» Atacan las tropas españolas por los frentes del Este. Su avance impetuoso tiene una finalidad inmediata. Pero pueden obtenerse también resultados inesperados, acaso, y altamente beneficiosos para la causa de España.

Y es el cumplimiento de estos mandatos: «¡Resistir! ¡Trabajar! ¡Atacar!» lo que nos llevará a la consecución del último: a la conquista del cumplimiento de la cuarta y última de las órdenes: ¡Vencer!

VARIAS PREGUNTAS RÁPIDAS

AL JEFE Y COMISARIO DE LA AGRUPACIÓN DEL S. T. E.

¿Cómo actúa el mando político y el militar?

El mando político y el militar trabajan conjuntamente y se hallan íntimamente compenetrados. Cuanta labor ha realizado este Comisariado ha encontrado no sólo la aquiescencia del mando militar, sino su apoyo decidido y entusiasta.

¿Qué labor cultural y deportiva lleva realizada la Agrupación?

Poseemos en el Cuartel de Depósito una escuela perfectamente acondicionada y con excelente material pedagógico, donde se dan, diariamente, cuatro clases, y es obligatoria la asistencia de todo el personal libre de servicio.

Hay cuatro bibliotecas, con un conjunto de más de 1.500 libros, y una biblioteca circulante, a fin de que llegue el alimento espiritual del libro a la fuerza que se encuentra destacada.

Existen, además, dos escuelas de capacitación profesional, para que los conductores perfeccionen sus conocimientos.

¿Qué labor deportiva?

Tenemos un delegado instructor de Cultura física que todos los días, de nueve a once de la mañana, da clase de gimnasia en el campo y además posee una espléndida piscina que permite a la fuerza bañarse después de terminados los

ejercicios. La asistencia es obligatoria no sólo para los soldados, sino para las clases y oficiales que se encuentren francos de servicio.

La Agrupación tiene formado un buen equipo de fútbol, y se organizan encuentros con los de otras unidades, sin perjuicio, claro está, de las obligaciones militares.

¿Qué labor militar?

A pesar de que por el carácter de esta unidad, integrada por profesionales del Transporte, los que hoy son jefes ayer fueron compañeros de trabajo, la fuerza se va imbuyendo del espíritu de disciplina, condición tan esencial en un Ejército bien organizado.

¿Qué labor política?

Cada Compañía tiene su periódico mural y los delegados políticos dan frecuentes charlas a sus fuerzas. Hoy saben todos los soldados que los fines de nuestra guerra no son otros que defender la independencia y la integridad de España, amenazada por el fascismo invasor.

Nuestros soldados conductores y sus jefes y oficiales, que están instruidos militarmente y poseen una elevada moral, abandonarían el volante si las circunstancias de la guerra lo requiriesen, y empujarían el fusil en defensa de la patria.

El triunfo no será, no podrá ser, de un partido: el triunfo será de la nación entera. En una guerra civil no se triunfa contra un contrario, aunque éste sea un delincuente. El exterminio del adversario es imposible, por muchos miles de uno y otro lado que se maten. He de recordar que ya en Madrid, al dirigirme a los soldados, les dije que luchaban por la libertad de los que no quieren la libertad. Esta es la grandeza del pueblo español, donde el burgués

y el proletariado han aprendido a conocerse y a conocer la emoción de ser españoles. Lo que a todos, como calidad racial, más satisface.

Este modo de ser egoísta y provocador ha dado lugar a un sistema terrible que llena de sangre nuestro suelo. Congregados estos elementos, se produjo el alzamiento contra la República, contra la solución de término medio que representaba la República. ¿Qué pueden ofrecer de la vio-

lencia los que creían en el triunfo rápido de los militares? Miles y miles de muertos, ciudades y pueblos desaparecidos del mapa. La riqueza nacional comprometida en dos generaciones, y aquellos que pensaban en sus intereses, profundamente lesionados en su interés particular, mucho más que si la República, en vez de ser parlamentaria, hubiese sido una República revolucionaria.

AZANA

¡ CONDUCTORES !

No esperéis de mí, camaradas del Transporte, unas líneas de orientación profesional. Doctores tenéis en vuestro campo, y no quiero ser yo quien tire una piedra más en la charca del comentario sobre la organización del transporte. Quiero, sí, recoger algunas facetas de vuestra vida, llena de episodios reveladores de un heroísmo anónimo, para el que no hay cruces ni crónicas rimbombantes. Vosotros lleváis siempre demasiada prisa, para contar vuestros actos a la prensa. Sois hombres serios que cumplen sin alharacas, pero llenos de entusiasmo, con su deber.

Hay entre vosotros muchos «manazas» que destrozan el material, y «chupatintas» que ven el transporte a través del turismo confortable. Con ésos nada tenéis que ver los auténticos conductores de automóviles, si no es la preocupación natural de terminar con los incompetentes y con los aprovechados. Eres tú, conductor anónimo, ese que trabaja sin protestar día y noche cuando las necesidades del frente lo exigen. Ese que en los días de combate no siente temor en aproximarse con su moto o con su camión a la línea de fuego para llevar municiones o refuerzos de tropa adonde las necesidades lo exigen. Sois vosotros esos conductores que vemos a altas horas de la noche descabezando el sueño en el «baquet» del autocar, porque sabéis que una imprudencia motivada por el cansancio puede destrozar el material que tan caro y necesario es a nuestra lucha. Esos conductores que saben cuidar su coche con esmero para que en el momento preciso no falten las municiones para el fusil o el cañón que su coche tiene que transportar. Ese conductor que, lleno de entusiasmo, lleva el agua y el pan a sus camaradas. El que siente, como el soldado de primera línea, el vértigo de la lucha, y que por haberla visto y sufrido sabe lo que su clase se juega en cada combate.

Sois vosotros, conductores anónimos y competentes, los que tenéis que transmitir al resto de vuestros camaradas esa firmeza en el trabajo, esa fuerza moral que os hace vivir intensamente el drama de nuestra lucha. Poneos coraza contra las ofertas halagadoras en las que os brinden plazas fijas y cómodas. El ofrecimiento, si llega a vosotros, puede tener—y tiene muchas veces—el propósito de haceros compartir la derrota moral de los que no han sabido cortar con sus actos los laureles de una victoria, y que para tapar su cobardía necesitan llevar por compañía un héroe.

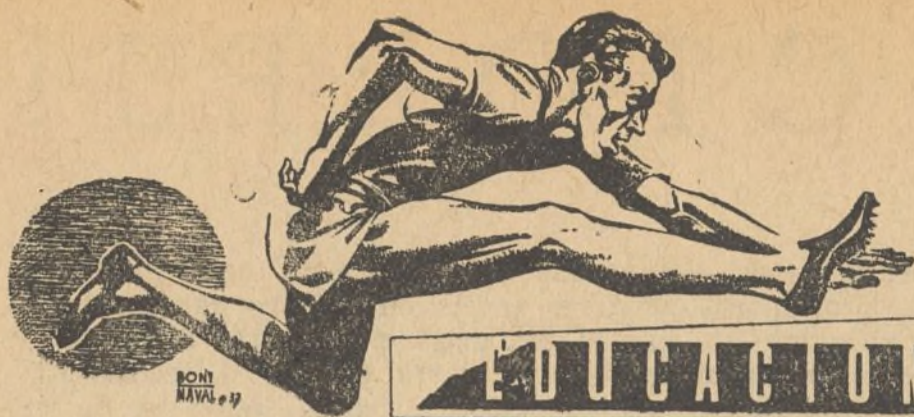
Cuando los aviones del crimen persiguen con sus ametralladoras vuestras caravanas, vosotros sabéis llegar al punto de destino con la misma serenidad que el soldado que recibe orden de asaltar la trinchera enemiga,

hechos añicos por la metralla facciosa muchos de vuestros compañeros. Pero vosotros sabéis que no importa caer; lo que importa es cumplir la orden, llegar con el material o la fuerza adonde es necesario. Y tanto la moto de enlace, como el coche con el mando, como el convoy con la tropa y el material, llegarán a la hora convenida a su destino. Habrá bajas en ruta; pero llegarán. La veteranía del Transporte tiene clavada en lo hondo de sus pechos proletarios la emoción de las ideas socialistas, levadura que crea emoción de trabajo y de lucha en estas horas. Conductores de la veterana Federación del Transporte, orgullosos de su profesión, que son todo un símbolo para los demás antifascistas que rehuyen la unidad y centralización del transporte, por temor a que les quiten el coche y se termine la gasolina para pasear sus ocios.

Engrasad vuestros motores, ordenad los parques, terminad con los incompetentes y con el señoritismo en vuestra profesión. Sois, conductores antifascistas, uno de los eslabones más fuertes de nuestra victoria. Cuidad que la cadena de una operación victoriosa no se rompa nunca por vuestra culpa. Estad en pie de guerra y vigilantes, como el centinela, para que al llegar la orden de salida respondáis siempre: Presentes.

L. ROMERO SOLANO





EDUCACION FISICA

A la sombra de los viejos robles y sobre los grandes precipicios de Sierra coloca la locura del gran Don Quijote su autor, no menos grande, dando al aire, rotundo de oxígeno, graciosas y no menos difíciles zapatetas para romper el sueño de sus músculos, desvaídos por la inanición y la fatiga. Aquí vemos al Caballero andante dándonos una tan grotesca como sabia y útil lección de cultura física. No ignoraba D. Miguel de Cervantes la humana necesidad del ejercicio, y al igual que los héroes de la Hélade, da el tan suyo, con su maravilloso humorismo, al cultivo de la salud, de la fuerza y de la destreza.

Aquella regocijante y espiritual figura, dada a tan raros como ex-

travagantes movimientos, nos evoca, entre risas, al gigantesco Séneca, ya viejo y deformado, dando acción a sus ejercicios gimnásticos, allá por los tiempos del trágico Nerón. Uno y otro nos dan a saber que la cultura física, siendo algo que dobla las condiciones corporales de la juventud, es de gran conveniencia a todas las edades; que ella es gracia que nos preserva de la molicie, de la obesidad y de otras manifestaciones cretinescas del hombre.

Un pueblo hubo—Grecia—en la antigüedad que hizo una raza poderosa y bella bajo el signo de los juegos olímpicos, que no eran otra cosa que otros parecidos—algunos iguales—a los deportes modernos. Ese pueblo vió tan gran

beneficio en la cultura física que la incorporó como precioso bien al cielo que habitaban sus dioses, creyéndola oriunda de sus divinos recreaciones.

Como sabemos, tan antiguos son los deportes y tan útiles, que nosotros hemos de considerarlos como un gran alumbramiento de la ciencia, ya que no de los dioses—que no comprendemos—, y que debemos acoger con la alegría de espíritu con que debe acogerse todo lo beneficioso y necesario al hombre que sostiene y defiende la España que alumbra—fuego y amor—como astro nuevo en este viejo y sangrante ángulo de Europa.

David RIAZA

Delegado instructor de C. F.
de la Agrupación del S. T. A.

Luchamos por asegurar la independencia absoluta de España, sin más traba ni límite que el que impone un derecho común que establece los vínculos y relaciones entre los pueblos

Independencia significa liberación de los invasores; significa renuncia a tutelas; significa que seamos los beneficiarios de nuestra propia tierra, y no víctimas de la expoliación extraña

Significa una vida jurídica y una economía dirigida, regulada y explotada por y para los españoles

Luchamos por que el fruto de la tierra sea para quien la trabaje. Por suprimir la explotación inicua del individuo por una plutocracia que, a su vez, se convierte en dominadora del Estado, perdiendo de vista—yendo casi siempre en contra—todo interés colectivo. Quien sea propietario gánelo por su esfuerzo y supedita el disfrute de lo suyo al interés supremo de la nación

Luchamos por que sea la voluntad de España, expresada plebiscitariamente—tan pronto la guerra termine—, la que perfile y defina la vida jurídica y social de la República

(Palabras del jefe de nuestro Gobierno de Unión Nacional, doctor Negrín.)

NECESIDAD DE LA DISCIPLINA

El Ejército es el guardián de la independencia nacional.

Le será imposible cumplir esa tarea si sus raíces no están en el pueblo. Es del pueblo de donde dimana su fuerza, y es él quien la sostiene. Es la confianza y el amor del pueblo el estimulante de sus más bellas acciones y la recompensa de su devoción, sacrificios y sufrimientos. El pueblo y el Ejército deben estar indisolublemente unidos si quieren afrontar victoriosamente las pruebas de la guerra. La instrucción del Ejército debe partir de estos principios:

Primero. Dar a los militares de cualquier graduación la plena conciencia de lo que deben saber y poder en sus funciones. Así podrán obrar en tiempo de guerra no solamente según órdenes que reciban, sino por propia iniciativa y con confianza en ellos mismos.

Segundo. Hacer adquirir a los superiores una autoridad que se mantenga en todas las situaciones.

Tercero. Despertar y cultivar el amor al servicio y la confianza en el valor de nuestras instituciones militares.

Al punto que ha llegado nuestra civilización, la autoridad no descansa solamente en la ley y sus prescripciones. Ella depende tanto de la personalidad del superior como de la manera que éste hace valer su autoridad. Es preciso cuidar tanto la elección como la educación e instrucción de los superiores.

El lenguaje del comisario debe ser vigoroso, correcto. Toda su conducta debe poder servir de modelo. Es preciso que sea así sobre todo en los días de gran fatiga, cuando la relajación es inminente en el momento de peligro. El comisario que se abandona, por poco que sea, inflige con ello grave perjuicio no sólo a su consideración personal y autoridad, sino igualmente a todo el Cuerpo del Comisariado. Se debilita la fe y la confianza de la tropa en éstos y la disciplina se agrieta en su base.

La autoridad del comisario se aumenta por su correcta experiencia. Uno de los deberes más difíciles e importantes de nuestro Ejército es instruir y velar por que los hombres sean tratados conveniente y razonablemente. El que educa a una tropa debe amarla y respetarla.

El fin de la educación militar es el desarrollo de la verdad del carácter, el verdadero espíritu militar, que permite a los que están animados de él soportar sin quejarse las fatigas que encuentran. Deben cumplir a conciencia con su deber en todas las situaciones y considerar los obstáculos y peligros como únicamente destinados a temprar y afirmar su voluntad. Esto no es otra cosa que potencia del carácter.

Las medidas disciplinarias deben ser manejadas con mucho tacto. Se evitará castigar con cólera o excitación. Todo castigo será previamente estudiado con cuidado, y solamente así podrá ser justo. No es preciso estar amenazando constantemente con castigos. No se debe castigar por pequeñeces. Hacer

primeramente una llamada al sentimiento del honor y del deber. Pero toda insubordinación y toda conducta deshonrosa deben ser castigadas sin misericordia, enérgicamente.

Los superiores que no tienen otro recurso que el castigo en todas ocasiones en general no producen buena impresión. Se llega a creer que les faltan autoridad y aptitudes educadoras. Lo peor de todo es infligir un castigo sin atreverse a hacerlo cumplir.

El superior tiene el deber de no tolerar ninguna negligencia y de no temer emplear medios extremos. Si encuentra desobediencia activa o pasiva, no le está permitido tener miedo de sus subordinados. Sin embargo, los superiores e inferiores no deben vivir aislados. Esto les privaría de la confianza y afecto mutuo. El superior debe sentir una benevolencia verdadera respecto a sus subordinados y no temer el exteriorizarlas, siendo al propio tiempo severo e inflexible. No le está permitido al oficial olvidar que su situación de superior debe manifestarse en todo su ser y en toda su conducta. La grosería del lenguaje, las maneras mortificantes respecto a sus inferiores — hasta cierto punto incapaces de defenderse — indican groserías en los sentimientos y la falta de esa cultura de espíritu y distinción de carácter que deben ser el ornamento del oficial.

El servicio militar exige una voluntad precisa, un lenguaje breve y a menudo cariñoso, pues, como sabemos, en otra época estaba a la orden del día el tono altanero o mortificante, que desanimaba desde el primer momento, produciendo temor y confusión y después aversión y odio.

El superior que sepa colocarse en su verdadero puesto respecto a sus subordinados no temerá tener con ellos, fuera de los actos del servicio, relaciones de camaradería y participar de sus penas y alegrías. Así podrá estar seguro de la confianza y afecto de sus subordinados si éstos ven que su simpatía es sincera, natural y desinteresada.

Es preciso conseguir que se trabaje alegremente y con entusiasmo, no empleando en cada trabajo más que el tiempo necesario.

En la instrucción se debe exigir una gran tensión, pues es preciso también, en ocasiones, pedir a la tropa los más grandes esfuerzos, a fin de que ella vea de lo que es capaz y encuentre placer en lo que hace.

Es así como se le da a la tropa entusiasmo, alegría y confianza en sus superiores. Es así como se combate el derrotismo y se elevan los sentimientos, haciendo capaz a la tropa de los más grandes sacrificios en las horas de peligro.

Es preciso ajustarse a estos principios. En el Ejército la personalidad del superior es la condición esencial del valor de la tropa, y el objeto principal de todo comisario es tener confianza en sí mismo, en sus subordinados y en sus superiores, haciendo nacer el verdadero amor y fraternidad en el Ejército de la República.

J. SANCHEZ RUIZ



LOS SOLDADOS DE UNA COMPAÑÍA DEL FRENTE DE LEVANTE

En el frente de Levante se están escribiendo páginas gloriosas de nuestra guerra de independencia. Los actos heroicos se registran allí también continuamente. Todos los días, a todas las horas, saben los soldados del Ejército popular demostrar a los invasores de lo que es capaz un pueblo decidido a vencer o sucumbir.

Los ejércitos de invasión volcaban por un sector de este frente un brutal derroche de metralla. La Brigada que cubría este sector cumplía bravamente las órdenes del mando: RESISTIR. La resistencia era reforzada por el entusiasmo de los soldados, con su deber de españoles.

Las ráfagas de ametralladora enemiga rasgaban, entre silbidos, el viento. Las granadas levantaban nubes grises, plumizas... Tras de ellas, los tanques italianos mordían la tierra de España.

Nuestros soldados, pegados al terreno, hincados en la tierra, defendían pulgada a pulgada el suelo patrio.

Pero eran muchos los tanques italianos, rabiosos de odio y destrucción. La tierra española sentía, estremecida, las garras de los monstruos de acero.

—¡Oyeme! ¿La segunda Compañía?

Por los hilos del teléfono de campaña volaban las órdenes del

puesto de mando. El paisaje verdeamarillo de esas tierras se salpicaba del humo negruzco de las explosiones.

La segunda Compañía estaba en su puesto. Y no sólo en su puesto. Estaba también preparada para tomar cualquier iniciativa que fuese necesaria. Sólo esperaba las órdenes del mando.

Las órdenes no se hicieron esperar.

Los soldados de la segunda Compañía se turnaban de las ametralladoras a los morteros. Los tanques italianos avanzaban.

Y desde el puesto de mando...

—¿Cuántos antitanquistas contáis en la Compañía?

—En la segunda Compañía todos son antitanquistas, mi comandante.

La ola de acero se dibujaba a través del polvo y el humo. La segunda Compañía, firme, alerta, siempre preparada. En los talles de los soldados se ceñían, apañadas, las bombas. Castro, el Comisario de la Compañía, les alentaba. Con la pistola en la mano recorría los parapetos; junto a las ametralladoras, al lado de los morteros. Su cintura, también ceñida por bombas de mano.

Los fusiles marcaban un incesante y continuo tableteo, entre secas intermitencias de morterazos. El ronco ruido engranado de

los tanques se acentuaba entre el fragor del combate.

—¡Atrás los invasores!

De la trinchera surgieron nuestros soldados. El fusil a la espalda, una bomba en cada mano. Todos los de la segunda conocían el manejo de las «antitanques».

Y el comisario, que fué el que con más entusiasmo se había encargado de la capacitación técnica de ellos, el primero que surgió, también una bomba en cada mano.

Saltó hecho pedazos un tanque, dos... Hasta cuatro. Las bombas, certeras, abrían canales en sus vientres...

—¡Atrás los invasores!

Los tanques italianos comenzaron a virar rápidamente. De las bombas de mano pasaron nuestros hombres a las ametralladoras. Y las fuerzas de la infantería extranjera, que avanzaban protegidas por los tanques, tuvieron que huir entre numerosas bajas.

Atardecía. El enemigo huyó bajo un sol que expiraba al margen de las trincheras. Ese día parecía arder más rojo el crepúsculo.

—¡Oyeme! ¿La segunda Compañía?

—A sus órdenes, mi comandante. La segunda Compañía ha rebasado sus líneas. Los soldados, en sus puestos, esperan sus órdenes.

DEL DISCURSO DEL PRESIDENTE

AZ AÑ A

La más alta autoridad de la República se ha dirigido a los españoles con ocasión de la jornada del 18 de julio. El presidente Azaña ha hablado a todos con palabras llenas de serena emoción, de sinceridad y de dolor ante la trágica situación de España, desangrada e invadida.

Contraste incomparable con las frases huecas que emplean siempre los cabecillas traidores, cuya petulancia y cinismo revelan el desdén más profundo hacia nuestra patria, el mayor desprecio hacia nuestro pueblo y la sumisión más denigrante a los invasores.

Dolor y fe en las palabras del presidente Azaña. Asombro ante el crimen inaudito de los traidores. Cruel ironía la suya: «Cuando los españoles de otros tiempos fundaban imperios no traían a los extranjeros a luchar a su propio suelo y a luchar contra su propio país. Iban a Alemania, saqueaban Roma, encarcelaban al Papa, con mejores o peores medios...» Pero éstos no crean ningún imperio, sirven las ambiciones de los invasores.

La guerra se nos impone y la aceptamos con dolor y dignidad, y firmemente decididos a no ceder ante los invasores. Si alguien en Europa quiere que acabe nuestra guerra, sepa nuestra posición: «Que se vayan los invasores», que se retiren las tropas italianas y alemanas, y el Ejército popular tardará en ser dueño de España las cuarenta y ocho horas que tardó en aplastar a los insurrectos de hace dos años.

El discurso del presidente Azaña ha de ser objeto de profundo estudio y divulgación. Pública y solemnemente ha ratificado en él el jefe del Estado la declaración de principios de los trece puntos. Am-

bos serán poderosa palanca en la educación de los reclutas, fuerte instrumento para la unidad, la santa unidad de todos los españoles.

¿Quién no ha de sentirse inflamado de la más vibrante emoción patriótica, del más ardiente deseo de luchar, al recordar frases como ésta del presidente Azaña: «La salida de los italianos es para los españoles una cuestión de honra»?

En su discurso nos ha mostrado el gran fracaso de los traidores. Alegrementemente se echaron a la calle, soñando en beneficiar unos intereses abusivos. Hoy, dos años después, nada han logrado; y «comprueban que con la guerra han perdido y comprometido mucho más de los que querían comprometer y salvar al empezar el movimiento, y es posible que ahora, quieran volver al año 36».

Confusa y delicada está la situación internacional. Muchas cosas, sin embargo, nos aclara el discurso. Y nos reafirma en decisiones anteriores. Poco a poco se nos ha ido creyendo; poco a poco nuestra verdad se ha ido abriendo paso. Y hoy ya comienzan a alarmarse aquellos que no nos creían. Por-

que nuestras palabras han ido acompañadas de una realidad asombrosa: del tesón en la resistencia de nuestro pueblo. Con esta resistencia, cada vez más firme, haremos rectificar muchos errores.

Sigamos llenos de fe, empeñados en nuestra tarea de luchar y resistir, pensando en el porvenir de España. En ese porvenir que tanto obsesiona al presidente, y para el que hemos de abrir a nuestra patria los mejores caminos: caminos de «paz, piedad y perdón» en que todos los buenos españoles hemos de saber encontrarnos.

SUSCRICIÓN para «La Voz del Combatiente»

Las cantidades recaudadas hasta ahora para la suscripción abierta en beneficio de «La Voz del Combatiente» en las unidades del transporte son las siguientes:

	Pesetas
Recaudado en la Jefatura de Transportes.....	508
En el segundo Batallón T. A.....	3.492,85
En la C. R. C.....	187,50
Total.....	4.188,35

apuntes

PROFESIONALES



SUSPENSIÓN INDEPENDIENTE

Una de las innovaciones más notables en la construcción de automóviles americanos, de la producción en grande escala de estos últimos años, ha sido la adopción por parte de varios fabricantes de la suspensión independiente de las ruedas delanteras. La suspensión independiente puede definirse diciendo que es un sistema del cual se elimina el miembro rígido intermediario (centro de eje o cubierta de eje) entre los husillos de las ruedas delanteras. El nuevo sistema puede aplicarse también a las ruedas traseras, pero en los automóviles americanos se ha introducido en las ruedas delanteras. Hay varios tipos de suspensión delantera independiente, y la idea, en general, no es cosa nueva, pues antes del año 1920 se construyeron en los Estados Unidos algunos modelos experimentales con suspensión independiente en las ruedas delanteras y en las traseras. Esta innovación, sin embargo, no se generalizó entre los fabricantes sino hasta el año 1930, año en que éstos empezaron a estudiarlo con atención.

Los primeros automóviles con suspensión delantera independiente se lanzaron al mercado a fines del año 1933.

Ventajas de la suspensión independiente.—Por supuesto, el objetivo principal que se persigue con la suspensión independiente es mejorar la marcha, haciéndola más suave y segura. Es interesante explicar, aunque sea en breves términos, la influencia que la suspensión independiente tiene sobre el mejoramiento de las propiedades de marcha del vehículo. Estas propiedades dependen en gran medida de la cantidad de peso del vehículo que no queda soportado por los muelles. Mientras menos peso insoportado, más suave es la marcha. Cuando la suspensión independiente se aplica a las ruedas traseras, reduce generalmente mucho el peso sin soporte, a causa de que el diferencial y los engranajes propulsores, incluyendo sus cajas, quedan entonces restando sobre el bastidor del *chassis*, el cual, por su parte, va soportando los muelles. En el automóvil sin suspensión independiente en las ruedas traseras, todo este peso queda sin soporte.

Hay también cierta reducción de peso insoportado cuando la suspensión independiente se aplica a las ruedas delanteras; pero como en todos los automóviles americanos que llevan esta innovación el peso total ha sido aumentado por la misma adopción de la suspensión delantera independiente, la reducción de peso delantero sin soporte no llega a un grado considerable. Por esta razón las ventajas materiales de esta innovación en suspensión deben fundarse sobre unas bases diferentes. La verdadera ventaja de la suspensión delantera independiente, tal como se aplica en los sistemas empleados en los automóviles americanos del presente, se halla en el hecho de que permite la utilización de muelles más flexibles que los que pueden emplearse con el antiguo tipo de suspensión delantera, en el cual la única conexión entre el eje delantero y el bastidor del *chassis* era por

intermedio de los muelles. Con este tipo de suspensión los muelles delanteros eran relativamente tan tiesos o duros que no podían doblarse u oprimirse más de dos pulgadas, bajo normal peso fijo (de su punto libre o sin carga), en comparación con cerca de seis pulgadas de flexión en los muelles traseros, bajo condiciones idénticas.

Cuando se empleaban muelles delanteros más flexibles, la dirección resultaba errática. Con los sistemas de suspensión delantera independiente adoptados actualmente, las ruedas delanteras bajo la acción del muelle siguen dirección exacta y definida en relación con el bastidor del *chassis*. Por esta razón es ahora posible emplear muelles delanteros mucho más flexibles que antes, sin temor a perturbar las características de dirección del vehículo. En la mayor parte de los automóviles con suspensión delantera independiente la flexibilidad de los muelles es tal que su compresión, bajo carga normal, en relación al centro de la rueda, llega a cinco pulgadas, más o menos.

La mayor flexibilidad de los muelles delanteros tiene el efecto de reducir el régimen de vibración libre de la sección delantera del vehículo. Sin embargo, como los pasajeros no van sentados en el extremo delantero del automóvil, no quedan directamente afectados en ninguna medida considerable por este cambio en la frecuencia de la vibración delantera.

Lo que más afecta a la marcha es el hecho de que cuando los regímenes de vibración de la sección delantera y de la sección trasera son casi iguales, se puede presentar mucho menos movimiento de cabeceo, y se produce cuando la parte delantera del vehículo se levanta rápidamente, mientras la trasera, simultáneamente, baja con rapidez, o viceversa. Generalmente, las ruedas delanteras y las traseras pasan sobre los mismos obstáculos del camino, sucesivamente. El choque que experimentan las ponen en vibración. La vibración en ambos extremos se dice que es uniforme cuando todas las ruedas se levantan simultáneamente, y se dice que es opuesta cuando un extremo sube mientras el otro baja. Cuando el régimen de vibración libre del extremo delantero es diferente al del régimen de vibración libre del extremo trasero, se introduce lo que se llama vibración o trepidación opuesta, que es la causa directa del cabeceo en la marcha.

Por otra parte, cuando los muelles delanteros tienen la misma deflexión bajo carga estática que los traseros, los regímenes de vibración libres en ambos extremos del vehículo resultan casi iguales, es decir, están en relación más o menos uniforme, lo que evita el cabeceo.

En próximos números continuaré hablando de otros sistemas.

E. ESCUDERO

EL TRABAJO

LEMA DE VICTORIA

Nuestro trabajo—y me refiero particularmente al del Batallón mixto de Transporte hipomóvil—es tan necesario y fundamental para el triunfo de nuestra causa como el de cualquier otra especialidad o arma de las que componen el Ejército popular.

Las Brigadas de choque en las líneas avanzadas contienen los ataques del enemigo, y en muchas, muchísimas gestas han sabido obtener victorias para la causa de las que nuestra memoria está llena—de Guadalajara guardará recuerdo siempre el fascismo italiano—, y podemos estar seguros de que sabrán repetirlas en un futuro muy próximo. Pero estas victorias no se obtienen solamente con la valentía, esfuerzo y sacrificio de los combatientes de primera línea.

Colaboran con ellos, con una labor callada y tenaz, pero no exenta de admirables casos de abnegación y heroísmo, los servicios auxiliares, entre los cuales encontramos encuadrados los transportes en general, y de los que forma parte nuestro Batallón.

En la ofensiva emprendida por nuestro mil veces glorioso Ejército en el frente de Guadalajara, cupo el honor a parte de este Batallón de colaborar en ella.

Nuestros hombres respondieron, como todos, a los esfuerzos y sacrificios que se les exigieron; dieron su sangre por la causa, y ni un momento pudo oírseles una queja ni protesta contra la dura labor que les fué encomendada.

¿Labor realizada? Mucha y beneficiosa para la causa. Nuestros hombres, con sus mulos, salvaron muchas vidas, transportando heridos, bajo una lluvia de obuses y bombas de aviación, desde las mismas avanzadillas a los puestos de socorro, pues el terreno, sumamente montañoso, no permitía otra clase de transporte.

Nuestro trabajo permitió municionar rápidamente las máquinas y fusiles, emplazados en lugares donde ningún otro medio de transporte podía llegar.

Fué una labor la realizada, repito, digna de todo elogio.

Y no digo esto, camaradas, para que creáis que os habéis excedido en el cumplimiento de vuestro deber, sino para que, con el reconocimiento público de

que habéis sabido ser dignos soldados del Ejército popular, sintáis el estímulo de superaros cada día más en vuestra labor y tengáis la seguridad de que cumpliendo a conciencia con vuestro deber de antifascistas ayudáis como el que más al triunfo de nuestra causa.

Que esté en vuestro ánimo que no sólo con un fusil, o desde un avión o un tanque, se gana mejor la guerra.

Todo trabajo, por pequeño o insignificante que a primera vista parezca, es un grano de arena que aportamos a la construcción de nuestra victoria.

Por tanto, os incito a que cada día realicéis vuestro trabajo con más voluntad, cada vez más perfecto, sin mirar en ningún momento si vuestra tarea es penosa o agradable. Tened siempre puesto el pensamiento en que cuanto mejor cumpláis con vuestro deber, más nos acercaremos a la victoria que todos ansiamos y estamos seguros de obtener.

Cumplamos cada uno en su puesto con su deber, sin desmayos ni vacilaciones. Apresuremos el ritmo de nuestro trabajo sin reparar en el esfuerzo que ello nos cuesta, que un día ha de llegar en que nos consideremos satisfechos y orgullosos de haber sabido cumplir con nuestro deber y podamos disfrutar de la libertad y bienestar conseguidos con nuestro esfuerzo de hombres viriles.

Unidos todos en apretado haz. ¡Desde el primer soldado hasta el último! Que todos los componentes del Ejército popular formen la granítica muralla donde habrán de estrellarse los traidores.

Que nuestro pueblo, una vez más, escriba con sangre en las páginas de la Historia que no consiente que nuestro suelo sea hollado por la planta del extranjero invasor.

Que España será libre mientras aliente un español que lleve en sus venas sangre de hombre libre y no de esclavo.

Y los españoles antifascistas ni sabemos ni podemos ser esclavos.

Y para conseguir la victoria..., trabajemos.

J. SANCHEZ RUSO

Comisario del 1.º Batallón hipomóvil



Se inaugura esta sección de «Arte y artistas» con la música y con Beethoven. No creemos que de otra forma fuera mejor. Nadie con más méritos para encabezar la serie, ni ningún arte capaz de sintonizar con nuestro espíritu como la música lo hace.

LUIS DE BEETHOVEN

Con los albores del siglo XIX albordea a la inmortalidad el genio de la música, el hombre que a regiones más elevadas supo llevarla, el que engrandeció la forma de expresión, el revolucionador de normas, el que, altruísta, fué dejando trozos de su alma en cada una de sus composiciones para irlos recuperando con el tiempo, poco a poco, para constituir su nombre inmortal.

El había nacido bastantes años antes. Fué en los principios del siglo cuando su arte, hasta entonces balbuceante (aunque ya se advertieran en él las cualidades que más tarde habían de justificar la existencia de la palabra sublime), gozó la metamorfosis que, por lo general, experimentan todas. Hasta entonces, Beethoven no hizo más que aprender; aprendió a encauzar los sentimientos y la inspiración que ya tenía, y en ello tardó más que cualquiera otro, porque su caudal artístico era tan grande que no bastaban las normas que pudieran enseñarle, porque sus maestros, al carecer de la llama genial, no podían proporcionarle más que limitados conocimientos.

Pasada esta gestación comienza su brillantísima vida musical. Su talento despierta, y sobre todo en la primera fase crea las más maravillosas obras; en ella salen a luz las sinfonías, que por sí solas justifican una existencia; cada una tiende a evocar diferentes estados de su espíritu, y el colorido sonoro, la luminosidad auditiva, las pinceladas armónicas y el melodioso dibujo hacen de ellas el tipo de lo que puede conseguir la inspiración cuando encuentra un cerebro que se la merezca.

Obra también de la misma categoría, pudiéndose parangonar a las V, VII y IX sinfonías, es el «Septimino», pieza que hace sentir al oyente anhelos inefables y jubilosos, a la vez que deseos de gritar, expansionar de algún modo la emoción que produce el descubrimiento de la belleza absoluta. Toda la obra es soberbia; pero su «scherzo» está por encima de toda ponderación.

Su vida fué tan fecunda que no sienta en este trabajo una enumeración de sus obras; pero debemos citar entre las no especiales para determinados instrumentos, que son muchísimas, su ópera «Fidelio», denominada antes del estreno «Leonora», y que experimentó varias modificaciones en su estructura y obertura. Al arte dramático dedicó también diversas partituras, como la escrita para el «Egmont», de Goëthe; las de «El rey Esteban», «Las ruinas de Atenas», «Coriolano», etc. Es muy bella también la colección de «lieder» y composiciones

folklóricas irlandesas y escocesas.

Coincidiendo con esta etapa de su vida musical, su vida material se desarrolla en lugares, en términos y en forma halagüeños. Su fama ha crecido. Es recibido en los mejores salones de la fastuosa corte austriaca; incluso recibe él a reyes y príncipes, y fiel reflejo de su vida es su obra, pues la mayor parte de sus composiciones de esta época son brillantes, optimistas, épicas, sobresaliendo en muchas de ellas la alegría y el bienestar. Es fenómeno que en Beethoven se percibe con mucha claridad la enorme influencia que en la producción de un artista tiene el medio en que está colocado, la abundancia o escasez de goces materiales, etc. Así después, cuando por diversas razones va ensombreciéndose su espíritu, cuando el mal que le ha de matar va enseñoreándose de su cuerpo, cuando la amargura de no poder oír sus mejores composiciones se acentúa, sus obras responden a este motivo pesimista, y en esa sobrehumana IX sinfonía se describe con frases soberbias la aspiración de goces de un alma enferma y angustiada.

Falleció aún joven, y entre sus papeles se encontraron los bocetos de muchas obras, entre ellas los de la X sinfonía.

Como siempre, la multitud, que casi le había olvidado en sus últimos tiempos, acompañó su cadáver, ofreciéndole el homenaje póstumo que le regateó en su vejez.

SAENZ
Soldado

Llevamos más de dos años de guerra. El Transporte forjó un arma muy necesaria en los momentos actuales, según viene demostrando.

Nuestra organización ha tenido que designar los mandos. Algunos camaradas, hoy en la actualidad, pueden, sin gran esfuerzo, asistiendo a las Escuelas de Capacitación, ser más útiles, tanto para ellos como para los demás, en bien del Servicio de Tren del Ejército, en bien del Ejército popular y en beneficio de la causa.

¿PARA QUÉ SIRVEN LAS ESCUELAS DE CAPACITACIÓN?

Hace meses funcionaba en Madrid una Escuela de Capacitación, siendo comandante, si mal no recuerdo, Villena, y entre otros profesores el capitán Manzano. Acudían a estas clases un buen número de camaradas bastante cultos, lo mismo soldados y cabos que sargentos. Se les comunicó que la Escuela dejaba de funcionar, pero que muchos de ellos habían sido propuestos para el ascenso.

Al ingresar en esta Compañía el capitán actual era teniente. Hoy tiene el mando de la Compañía. Este camarada, hombre correcto, sin perder un ápice de su personalidad, por saber colocarse en su verdadero lugar, procedió, con muy buen acierto, a colocar todos los camaradas con relación a su edad, capacidad y facultades físicas en el lugar que más rendimiento pudieran dar en beneficio de la causa, y tratando a todos como un verdadero camarada, sin dejar de ocupar su verdadero puesto, único medio de que los soldados le sepan respetar y vean en él a un compañero más.

De esto deben tomar buena nota los nuevos ascendidos, para que sepan ocupar decorosamente su puesto, sin desdoro para ellos ni para la clase cuya graduación ostentan.

Precisamente deben ser obligatorias las Escuelas de Capacitación. Necesitamos hombres cultos; la incultura era y es el vehículo primordial del fascismo.

No vale creerse revolucionario si con nuestro proceder ayudamos consciente o inconscientemente al enemigo, desmoralizando a nuestros compañeros con nuestro comportamiento, transmitiendo órdenes mal leídas o mal interpretadas. Por esto los mandos deben ser capacitados. Ha llegado la hora de que así sea, por el bien de la patria y de la República.

A. MORIS

Soldado del Batallón especial T. A.-N.º 4, 7.ª Compañía

NOTA.—Por el excesivo número de páginas ajustadas para el anterior número del 18 de julio, algunos originales destinados a él no pudieron publicarse. Hoy aparece éste, que era uno de los indicados.

Segundo aniversario de nuestra lucha de independencia por la libertad de un pueblo que no se deja mancillar y contra unos malos españoles que no han tenido la gentileza y honradez de conservar incólume el compromiso y juramento contraídos de defender la República, llevándonos al pueblo laborioso al caos con el fin de desmembrarnos y parcelar nuestra querida España, repartiéndola con el invasor extranjero, y seguir humillándonos en la esclavitud, como en tiempos remotos. Pero se han equivocado quienes tal pretendan. Que repasen nuestra historia de España desde Pelayo, en 718, hasta Napoleón, en 1808, y de éste hasta hoy, y verán un pueblo indómito por excelencia ante quien intente usurparle o avasallarle.

Fecha de gesta gloriosa, donde un puñado de aguerridos hermanos, todo ideal y corazón, poniendo el pecho con altivez, se enfrentaron con los traidores sin más armas que su valor y arrojo. Fecha triste para nuestros hermanos que han sucumbido en holocausto de nuestras reivindicaciones futuras; para un pueblo que, indiferente al peligro, arrostrándolo todo y sin material, supo y sabe defenderse.

Durante estos dos años hemos pasado por periodos más o menos peligrosos hasta llegar a hacer en parte una estructuración, la que más conviene por el momento.

Hoy contamos con un potente Ejército homogéneo, español, disciplinado, con la mayor parte de los mandos y Comisariado salidos de la misma entraña del pueblo, dejando a un lado a los pusilánimes y faltos de espíritu. Nuestra causa sólo requiere sacrificio, sin titubeos de ningún género, para defender nuestra República y que puedan cobijarse en ella, sin menoscabo y con respeto de la voluntad del pueblo, todas las tendencias políticoreligiosas, como nos marca uno de los trece puntos de nuestro Gobierno.

¿Qué debemos hacer para conseguir nuestro triunfo? Tener fe inquebrantable en la victoria, una disciplina férrea subordinada a nuestro Gobierno y mandos, y dar el máximo rendimiento en el desempeño de nuestra misión, desligándonos de proselitismos partidistas, pues tenemos que llegar al convencimiento de que hoy somos antifascistas y defendemos la República democrática, y que no es oportunidad de dirimir o analizar si este partido o doctrina es mejor que el otro. Tenemos el deber de aunar nuestros esfuerzos. Siendo antifascistas, hemos de serlo sin colores de partidos.

El mejor homenaje que podemos ofrecer a nuestros hermanos caídos en la lucha contra el invasor extranjero será silenciar las diferencias que aún puedan existir entre nosotros, para dejar paso solamente a lo mucho que nos une y hermana. Así nos asemejaremos a nuestros héroes, que frente al enemigo jamás se preguntaron ni por el color del carnet político o sindical ni por sus preferencias personales por este o aquel de nuestros hombres públicos; pensando únicamente en aplastar al enemigo común.

José ABELENDA BLANCO

militar

Cuentan de un tristemente célebre general de uno de los países hispanoamericanos que más han sufrido las convulsiones del típico militarismo que para definir su concepto de la disciplina y el rigor con que ésta debe ser siempre mantenida, él mismo solía narrar la siguiente anécdota, ocurrida durante una de las más sangrientas luchas intestinas en que actuó de protagonista:

Llegado el destacamento a un pueblo de alguna importancia, del cual se ignoraba si podía o no contarse entre los que prestaban su efectivo apoyo a la facción que acaudillaba el aludido general, resolvió éste, fiel a los métodos radicales y expeditivos que ya entonces le habían granjeado positivos éxitos y más tarde le dieron resonante fama, despejar la incógnita por medio de un golpe de brutal audacia. Le habían insinuado en la localidad inmediata que acaso fuera fácil obtener el deseado concurso con sólo captarse los ánimos del gobernador, el alcalde y el comandante jefe de las fuerzas del lugar. Y aunque el general venía dispuesto a seguir el consejo y tratar de lograr su propósito por vía más o menos diplomática, a última hora no pudo vencer la repugnancia instintiva que sentía ante los procedimientos suaves y de paños calientes, y optó por los de característica violencia, como más rápidos y seguros. Llamaría, sí, a una entrevista a las mencionadas autoridades; pero no precisamente para intentar conquistárselas para su causa, lo cual siempre era comprometedor, además de problemático, sino con el simple objeto de evitarse el trabajo de tener que ir a buscarlas, y una vez metidas en la ratonera, suprimir a los tres incautos, pues bien seguro estaba de que no habría después dificultad en embaucar a la masa subalterna. Y así se lo confió al sargento X, su compadre, especie de criado y secretario, o más bien perro fiel, a quien cabía el alto honor de ser partícipe de sus secretos y ciego ejecutor de sus designios: «Que pasen a mi despacho, como si yo hubiese de hablar con ellos, y al momento envías allí el piquete, que habrá de despacharlos sin demora... ¡Ah! Y que no digan que se les hace esperar. ¡Los buenos modales ante todo!», bromeó siniestramente el general al dar las instrucciones a su confidente.

No era, ni mucho menos, la primera vez que el sargento X recibía órdenes tajantes de esta índole; por lo que, sin pedir mayores aclaraciones ni hacer comentario alguno, ¡bueno fuera!, se preparó para «ejecutar las que ahora le daban».

Pero ocurrió algo por él imprevisto. Y fué que el comandante de las fuerzas de aquella población, nombrado recientemente y traído de lejos por la marea subversiva, resultó ser nada menos que un hermano del propio general, cuyo paradero y posición, en medio del súbito trastorno, eran ignorados, de igual modo que el visitante desconocía la personalidad del jefe que tan urgentemente le llamaba. Reconocido por el sargento encargado de «meterle en la ratonera» en unión de sus dos acompañantes, quedóse aquél interiormente perplejo, y después de profundas vacilaciones decidió, por primera vez en su vida, desatender la consigna. De ello se justificó ante su jefe, el cual, en el primer momento, verosímil es que se felicitara de la discreta iniciativa de aquel leal inferior, aunque no llegó a manifestarlo. Pero más tarde, arregladas ya las cosas, con la ayuda del parentesco, a la medida de las ambiciones del caudillo, reflexionando, sin duda, sobre las graves consecuencias que podían sobrevenir de la admisión de un «peligroso» precedente, sentenció así ante el turulato sargento:

—Ve, amigo. No hago sino darle vueltas a lo ocurrido esta mañana. No estoy descontento, no. Casi te doy las gracias, pues malo hubiera sido «perjudicar» a mi hermano. Cuanto más que ha salido todo a pedir de boca. Pero todo eso no quita el que hayas incurrido en una falta, y de las más graves. Ya me conoces. La disciplina es la disciplina, y debe estar por encima de todo. Tú te has tomado la libertad de discurrir por tu cuenta. Y no digo yo que lo hayas hecho mal, sobre todo para ser la primera vez. Pero el resultado ha sido la desobediencia, delito imperdonable. Tendría que mandarte fusilar ahora mismo. Pero mis sentimientos y el afecto que de siempre te tengo me inclinan a ser débil por una sola vez. Claro que no puedo pasar sin castigo tu incumplimiento de órdenes. Lo dejaremos todo en un arresto de seis meses. Y créeme que lo siento, compadre. La disciplina es la disciplina...

Y dándole unas reconfortantes palmaditas en el hombro, el buen jefe condujo personalmente al sargento a un calabozo del improvisado cuartel general.

La anécdota o, si se quiere, chascarrillo, aun despojada de lo que en ella pudiera tacharse de exagerado o hiperbólico, encierra una interpretación de la disciplina castrense que, no por clásica, deja de ser degradante, inhumana y contraria al mismo espíritu de eficacia en que se supone

basada la rigurosa aplicación de ese primordial deber del soldado. No es semejante disciplina la que debe fomentarse en los ámbitos renovadores de nuestra actual organización militar, que se funda en la elevación moral de todos los elementos integrantes.

Frente a la absoluta anulación de la personalidad, que implica el precepto de la obediencia a ciegas, inculcado con fines egoístas por los que desde remotas épocas establecieron su hegemonía sobre la base del más vil sometimiento del pueblo a sus designios, casi siempre bastardos, la República opone y va implantando la norma de conseguir la cooperación consciente que arranca del conocimiento pleno de las causas y los fines en cuantas empresas exigen la intervención del soldado. Sólo realizando ante sus ojos la nobleza del objetivo perseguido, saturando su alma de legítimo idealismo, imbuyendo en su cerebro las razones poderosas en que se inspira la lucha, pueden exigírsele los máximos sacrificios que la guerra supone. Y es entonces, precisamente, cuando alcanza mayor eficacia y rinde más maduros frutos esa disciplina voluntaria y consciente. El soldado deja de ser un número, una simple unidad, un mecánico engranaje del organismo general, en cuyo funcionamiento no le caben gloria ni provecho, y se convierte en protagonista, minúsculo materialmente, pero engrandecido moralmente por el noble ejercicio de sus más nobles atributos humanos, en auténtico héroe. Siente pesar sobre sí toda la responsabilidad inherente a su misión. Se percata en todo momento del alcance, favorable o adverso, que pueden traer inhibiciones o negligencias por las que acaso sea imposible culpable desde el punto de vista reglamentario, pero que su propia conciencia y su juicio, oportunamente esclarecido, sancionarán con no inferior severidad. Un servicio de transporte, en apariencia intrascendente, realizado con diligencia inferior a la en realidad posible; el menor desmayo del estímulo al cumplir órdenes que podrían reputarse de escasa importancia, producen a veces o pueden producir consecuencias que solamente puede calcular «a priori» el soldado que conoce y rinde culto a ese regenerador concepto de la disciplina que forma parte del vasto programa emancipador que envuelve en la tricomía de sus pliegues la bandera inmortal de nuestro Ejército glorioso.

E. GARCIA MATEOS

Comisario de la Agrupación del S. T. A.



P A G I N A

Literaria

MEMORIAS BÉLICAS DE UN AUTOMÓVIL "FORD"

Fshcss...

—¡Animal! ¡Bestia! ¡Debías mirar por dónde vas!

—Eso te digo yo. Seguramente que tienes un carnet chorreando.

Habían chocado dos coches: un «Studebaker» rutilante, que parecía recién estrenado, contra un «Ford», cuya presencia era un desastre.

Pero a los coches no les había ocurrido absolutamente nada.

—Nosotros, mientras tanto, escuchémosles.

—Déjales que discutan. Pues estaría bueno que con tanto tiempo como hace que no nos vemos no nos hubiéramos abrazado—decía el «Ford».

—Chico, he pensado en ti muchas veces. ¿Recuerdas—decía el aristocrático «Studebaker» —

cuando el chico que me conducía se hizo amigo del chofer tuyo y nos escapábamos los domingos a la Sierra?

—Sí. Ha cambiado todo. Tengo ganas de poder charlar contigo un ratito y contarte muchas cosas. ¿Dónde vives?

—Pues en el garaje X.

—¡Ah! Pues cuando yo vengo a Madrid paro allí también.

—Entonces, luego procuraremos vernos.

—¡Salud!

—¡Salud!

Y se alejan los dos coches, cada uno de ellos concentrado en sus propios pensamientos.

Por la noche, y mientras los conductores de los dos vehículos descansaban, ellos dos se buscan y charlan de lo que les ha acaeci-

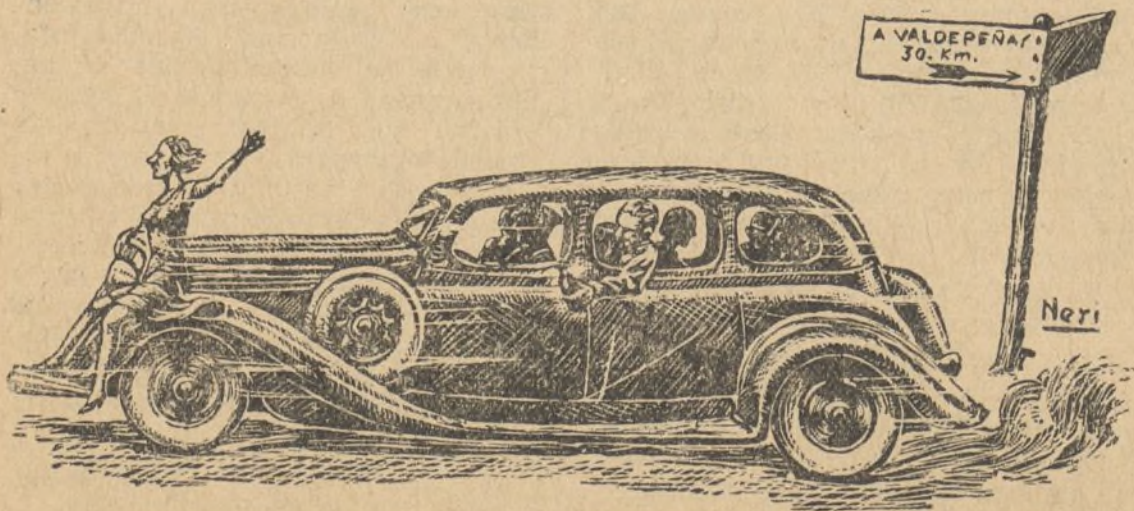
do durante el tiempo que no se han visto.

Empieza a relatar el «Ford» que ha tomado parte en las primeras conquistas de los milicianos. Ha hecho de todo en la guerra: ha transportado fuerzas, víveres, heridos, armas...

—¡Si vieras qué emoción! Últimamente, durante las operaciones... ¡Chico, perdóname que me interrumpa! Para hablar de esto es preciso emocionarse. Llegaba hasta donde estaba el soldado más avanzado. Aunque el conductor quisiera frenar, yo me resistía, y en un esfuerzo supremo llegaba hasta donde todos consideraban que era un peligro arriesgarse. Cuando conquistábamos algo caminaba yo más veloz que nunca. Mi motor cantaba alegremente al compás de la música que entonaban los muchachos que transportaba. Entonces estaba yo optimista. Igual que ahora; no creas que mi ánimo decae. Creo que el triunfo ha de ser nuestro; pero hemos de sacrificarnos todos por conseguirlo.

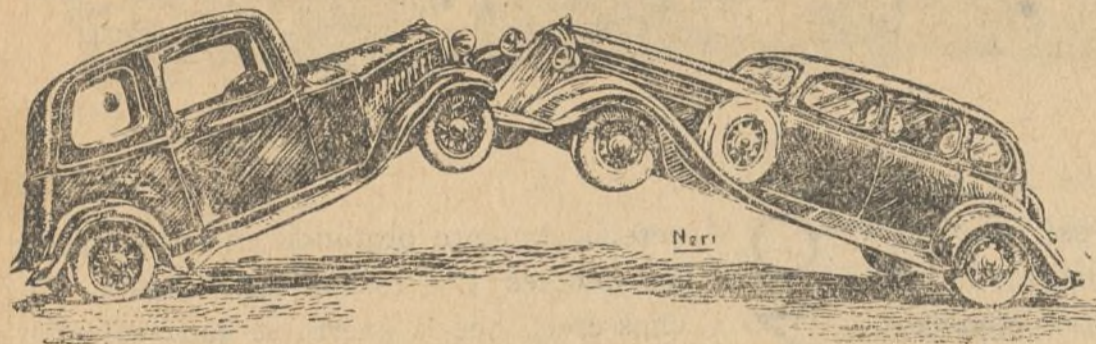
De esta forma hablaba el «Ford», y se entusiasmaba tanto, que sus voces casi llegaron a despertar a los que estaban de guardia.

—Bueno, y ahora cuéntame tú. ¿Qué has hecho en todo este tiem-



po? ¿En qué acciones has estado?
¿Quién te usufructúa?

—He pasado muy malos ratos. Me cogieron al principio del movimiento, porque mi dueño se escapó solo, unos milicianos que me tenían para todo; igual que tú.



Yo, que siempre he estado bien tratado, que me lavaban a diario, que me engrasaban cuidadosamente, que no consentían que tuviera ni una raspadura...

—Pero ¿es que estás herido? Te encuentro en un perfecto estado. Sin embargo, yo...

—Sí, créeme que me ha impresionado verte. Estás desmejoradísimo. Mucho más aviejado. Yo es que he tenido mucho cuidado. Pero he de confesarte que al principio... Tanto obrero en mi interior... ¡Oh! No puedes imaginarte lo que he sufrido. ¡Yo, de tan buena casa! Porque aunque mi país es demócrata, no hay que olvidar que somos también capitalistas, y, la verdad, no me sienta muy bien, que digamos, todo esto. Pues como ya te he dicho, al principio me cogieron unos milicianos que me tenían todo el día de la Ceca a la Meca. Estuve en Toledo, en Alcalá, en Guadalajara. Ahora estoy en la representación de una Brigada, y el trabajo que tengo es el de llevar al Estado Mayor y a los oficiales de la misma cuando vienen a Madrid.

—Pero, bueno, cuéntame. ¿Cómo es que te hirieron?

—Pues con mala suerte. Estuve para perder el ojo derecho. Fijándose un poco se nota que le tengo postizo. Por más que hicieron no pudieron encontrarle igual.

Pasé muy malos ratos. Me dolía horrores. Sobre todo en el momento de la operación, que fué penosísima. Pero ahora estoy formidablemente. Vuelven a cuidarme igual que al principio. Cuando lo pasé muy bien fué cuando estaba convaleciente.

Después pasé

adonde estoy en la actualidad.

—¿Quieres que te sea franco? Pues no me parece nada bien tu conducta. ¿Tú crees que están sacrificándose tantas vidas para que nosotros procuremos pasarlo lo mejor posible? Me parece que te asemejas mucho a los quintacolumnistas que tenemos infiltrados en nuestras filas. ¿Recuerdas aquel vuelco que acaeció en la carretera de Chamartín? Pues lo hizo adrede el «Citroën» aquel amarillo que tenía pujos de señoritismo. Pero, claro, como rara vez

estas cosas salen bien, el sabotaje le costó la vida. Murió carbonizado terriblemente. Ya ves, no sé qué tenía que esperar de los otros un miserable «Citroën». Por eso te ruego, por la amistad que hemos tenido, que procures cambiar de actitud. Que eso, créeme, no te conduce a nada. ¿Qué más te da vivir alegremente ahora si luego vas a ver caer a muchos compañeros tuyos?

—Si en mí debe ser una cosa de origen. No puedo imponerme esa fuerza de voluntad que tú tienes.

Y no puedo reprimir cierto desagrado al ver que sube a mí cualquiera que vaya un poco desaseado.

—Pero ¿no comprendes que eso es lo de menos? Si transportaras lo que yo: cuerpos ensangrentados a veces. Yo también he estado herido varias veces. Pero no me hospitalizaba. Si pierdo la vida, nada importa si con ello he beneficiado en algo a la causa. ¡Mira, ves! Hay veces que me fatigo considerablemente, porque, como podrás observar, tengo este costado deshecho. Pero sufro, callo los chillidos de mi motor para que no me sustituyan. Para mí sería dolorosísimo el arrinconamiento, la espera del desguace. El día que yo no fuera útil a la guerra me suicidaría. Por eso, no te molestes, procura imponerte un espíritu de sacrificio y realiza algo práctico. Cuando suba a ti alguien con el único deseo de exponer tu figura y la suya, párate a cada momento, renquea; en fin, hazles ver que estás destrozado. Verás cómo te abandonan en seguida y logras darte una satisfacción a ti mismo sirviendo para algo útil.

—Lo intentaré — prometió el «Studebaker».

Y con la promesa de sacrificio individual para aportarle al colectivo se despidieron los dos viejos camaradas, que habían pasado los mejores años de su vida, el uno exhibiendo su porte aristocrata, y el otro enaltecándose de ser fuerte y potente, y, por tanto, muy útil a la vida.

EL BUEN SOLDADO SERÁ



Mucho se está hablando y escribiendo de la unión de todos los antifascistas para conseguir el triunfo sobre nuestros enemigos; pero muy poco se ha dicho y mucho menos se han indicado los medios más seguros y las prescripciones más fijas para obtener aquél con rapidez y seguridad. Me refiero al hecho de que hasta ahora no nos hemos preocupado de cómo siente el individuo, de cómo cumple la ley, de cómo obra. Todos nuestros esfuerzos han ido dirigidos a las masas, a las colectividades; hemos procurado que éstas sepan sentir colectivamente el porqué de nuestra guerra, cómo nos desenvolvemos y el fin que perseguimos; pero saber en qué medida de agrado o desagrado han de dar cumplimiento a las leyes y reglamentos los individuos, esto no lo hemos realizado. No hay que olvidar aquel aforismo de todos harto conocido: «El mejor soldado será siempre el mejor ciudadano.» El hombre que es consciente de sus derechos y obligaciones; el individuo que tiene por norma de sus actos la razón y somete a ésta sus instintos y pasiones; el soldado que conoce la misión que a él se le ha confiado y ejecuta ésta conforme a los dictados de su conciencia recta; el particular que obra siempre con moralidad y da siempre ejemplo de honradez a todos sus ciudadanos, tienen una fuerza tan poderosa y sus actos una eficacia tan extraordinaria, que constituyen la defensa y el baluarte más inexpugnable de la sociedad en que viven. Es vergonzoso que a las alturas de esta terrible lucha haya individuos desaprensivos que cometan actos tan llenos de inmoralidad como faltos de ciudadanía. Conviene recordar las enseñanzas que se desprenden de la Historia. Todas las grandes derrotas que han sufrido los ejércitos de todas las naciones se deben única y exclusivamente a la falta de virtudes ciudadanas. Hay un

SIEMPRE EL MEJOR CIUDADANO

desconocimiento profundo en las masas de los deberes y derechos individuales. Muchos creen que la guerra se gana solamente arrojando en los campos de batalla cantidades de metralla sobre el enemigo, y esto, que es condición precisa en las guerras modernas, no basta por sí solo; es necesario que todos los componentes de un ejército se den cuenta que corren parejas la metralla de fusiles y cañones y la moralidad que observen los individuos en sus acciones. Se ha pretendido que el soldado debe tener únicamente virtudes militares y que con ellas alcanzará el triunfo, y se ignora que éstas no son otra cosa que las virtudes cívicas exaltadas hasta el sacrificio. Por eso hay que procurar antes que nada la moralidad del individuo. Acostumbrarle a que se sacrifique en favor de la colectividad, a que restrinja y resista sus arbitrariedades, frene sus deseos, coloque barreras a sus inclinaciones y codicias, disminuya y suprima la libertad o, por mejor decir, el libertinaje de acción; que reflexione que su conducta y modo de obrar es condición precisa para que la sociedad exista y que ésta es la propia razón de su existencia. Muchos no alcanzan a ver más allá de sus narices la verdad de estos asertos, y se ríen y juzgan ilusos a cuantos, sin querer poner cátedra de sabios, procuran llamar la atención de los desocupados y desaprensivos, que dando rienda suelta a sus impulsos y caprichos se lanzan a la realización de hechos que no sirven de otra cosa sino de estorbo y dificultad en la consecución del bienestar social. No nos cansemos de repetir una y mil veces la ya susodicha frase: «El buen soldado será siempre el mejor ciudadano.»

F. M. A.
Soldado de la C. R. C.

Consejos a los CONDUCTORES de CAMIONES

No cargues con la responsabilidad de haber cooperado a la pérdida de una acción por no estar tu coche debidamente atendido.

* * *

Ahorra gasolina, porque esta esencia es oro líquido que mana de las heridas del pueblo.

* * *

Hasta que los equipos de reparación se hagan cargo de tu coche no te separes del vehículo averiado.

* * *

No pretendas adelantar a otros vehículos en las curvas o badenes pronunciados. Una rígida observación de esta elemental regla de circulación evitaría el treinta por ciento de los accidentes.

* * *

No marches jamás con un coche sin verificar el radiador y los depósitos de lubricantes.

* * *

Mientras más tiempo ocupe el engranaje menos tiempo se necesitará para reparaciones o para reemplazar piezas.

* * *

El factor más importante en el sostenimiento y conservación de un vehículo es el engrase. Las consecuencias de una lubricación correcta repercuten en la vida del coche de una manera decisiva.

* * *

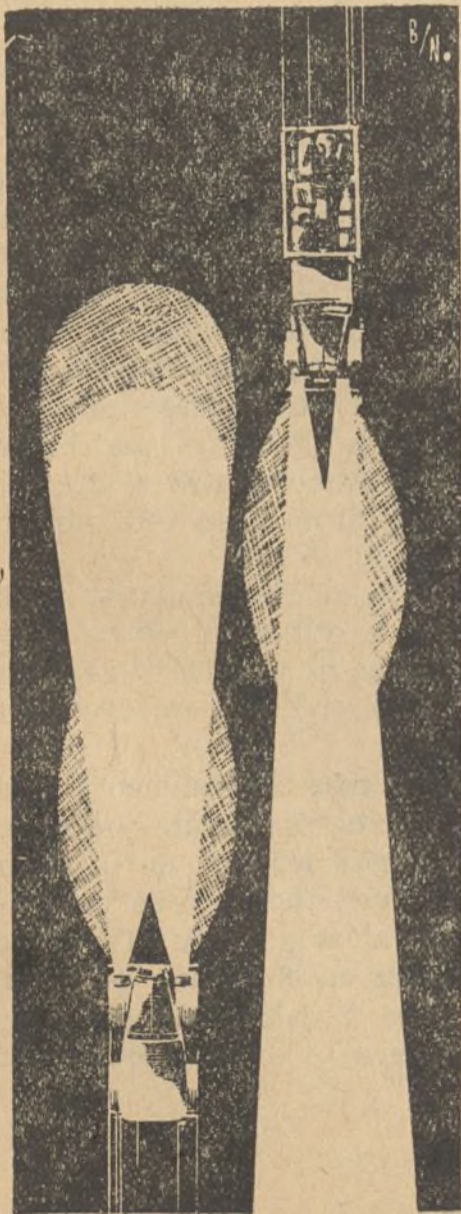
Tu capacitación como profesional es la garantía de la conservación del vehículo que te entregan.

* * *

No se haga funcionar nunca el motor sin tapar el orificio de viento, para evitar la introducción de impurezas.

* * *

Es preferible, si el motor consume un litro cada cien kilómetros, poner medio litro cada cincuenta mejor que dos litros después de recorridos doscientos kilómetros.





IBERIA MESETARIA

Dos escalones amplios, que ocupan más de la mitad de Iberia, constituyen el macizo mesetario, altiplanicie elevada—700 metros en el tramo o escalón superior y 600 metros en el inferior—que caracteriza nuestra península. El constituir un promontorio chato bordeado por barreras es carácter predominante en Iberia. La elevación de los montes cántabro-astúricos separa Castilla de Asturias y Santander; la gran orla ibérica con estribaciones como Moncayo y los montes universales es el límite con el Guadalquivir; la Sierra Morena no es propiamente elevación, sino el borde, el pretil, el balcón desde donde se contempla Andalucía. Las únicas elevaciones de este borde están en el desfiladero, en el paso de Despeñaperros, por donde atraviesa el ferrocarril de Madrid a Sevilla.

Hacia Iberia atlántica, hacia el oeste, hacia Portugal, va descendiendo paulatinamente en rampa hasta el mar y en él se hunden las terminaciones de la cordillera central. A él van a verter las aguas de los tres ríos—Duero, Tajo y Guadiana—que han abierto los surcos de vaciamentos en la llanura.

La tradicional partición de Iberia mesetaria en Castilla la Vieja y Castilla la Nueva tiene un alto sentido geográfico, que es tanto como afirmar que responde a imperativos de la realidad. Un gran alzamiento montañoso, barrera carpetana, parte de dos tramos la meseta. El tramo superior, más elevado, comprende Castilla la Vieja y León, y el tramo inferior Castilla la Nueva y Extremadura. Las denominaciones de Vieja y Nueva aplicadas a Castilla son expresión del orden de aparición en el escenario histórico peninsular. Primero, la Castilla del Cid, de Burgos, de Palencia, de Soria—es Vieja porque apareció primero, nació antes a la vida histórica—; después, la Castilla Nueva, de Madrid, Toledo, Guadalajara. Hay Castilla la Vieja donde hay Duero; hay Castilla la Nueva donde hay Tajo.

Los castillos numerosos levantados en la cima de los cerros escarpados, próximos a los pasos fáciles, verdaderas atalayas contra los moros en la Reconquista, dieron el nombre a esta parte de Iberia a Castilla.

El primer escalón, Castilla la Vieja, es el surco

vaciado por el Duero. Cultivo de cereales; tierra de Campos, tierra del Pan, tierra de Sanabria, tierra del Vino; La Bureba y La Lora; La Berzosa y la Armuña, comarcas naturales, tierras de «pan llevar», asiento de antiguas «merindades», comunidades de ganaderos para aprovechamientos de pastos; cereales, vinos, maderas y ganado.

El tramo inferior, la submeseta sur, algo menos elevada que la submeseta norte, tiene un pliegue poco destacado, la arruga de los montes de Toledo que separan el valle del Tajo del valle del Guadiana. Es Castilla la Nueva. Aquí, la estepa castellana, con llanuras interminables, informe, monótonas de aspecto y de tonalidad; interrumpida por los oasis de Aranjuez y Talavera del Tajo, las vegas de Sigüenza y La Serena. La Mancha, «tierra seca» de los árabes, continuación de la estepa, con sus campos de trigos, de viña, de olivos, de azafrán, de pastos entremezclados, de cardos gigantes, en medio de los cuales los molinos de viento mueven sus grandes brazos; la Alcarria, regada por el Tajo y el Tajuña; llanuras y altozanos cubiertos de tomillo, de romero, de espliego, de plantas aromáticas, de cuyo néctar fabrican las abejas de esta comarca su exquisita miel. Tiene como centro a Brihuega, que nos recuerda—ya lo dijimos en otra charla—el gran descabro italiano.

Las Villuercas y la Jara de Extremadura, comarcas que reciben mayor cantidad de lluvia y con ellas sostienen mayor riqueza forestal y ganadera; la Vera, hermoso vergel extremeño entre el Tietar y el Jerte.

Castilla, en general, es país esencialmente maderero y de pastos. La vegetación natural de la meseta española es de plantas leñosas, no de gramíneas, de cereales. Así, pues, todo lo que nos acerquemos a las primeras, a las plantas leñosas, será favorable; pero el insistir en el cultivo de cereales en vertientes pedregosas y calcinadas es ir a la ruina del labrador, y, tarde o temprano, aumentar las zonas desérticas.

El paisaje.—Aparte de los bosques de pinos y castaños en las altas crestas, los encinares y alcornocales de Extremadura, las espesuras se componen de tomillos, espliego, romeros; los brezales de florecillas rosas, los espartos de fibras tenaces, las vides, los olivos; árboles de tono grisáceo y arbustos de tronco leñoso, hoja estrecha que dificulta la evaporación de la escasa humedad. (Alrededor de San Clemente (Cuenca) no se ve un solo arroyo, ni una fuente, ni un árbol siquiera, en un espacio de varias millas.) Los jarales de Extremadura cubren todo el horizonte de un tapiz verdoso azulado unas veces y pardo otras, según las estaciones.

«El paisaje castellano—dice Ortega y Gasset—no es verde, sin duda; pero es un panorama de coral y oro, de violeta y de plata cristalina.»

Las tonalidades ocre de tierra labradas, el amarillo del rastrojo, el rojizo tostado del trigo maduro, tonos calientes que aumentan de modo automático nuestras pulsaciones. Giner de los Ríos—«el viejo alegre de la vida santa»—solía insistir con frecuencia en sus excursiones al «ancho y profundo» Guadarrama, sobre la superior belleza del paisaje castellano.

El aire seco, el solano que agosta la mies, el viento frío del Guadarrama, tan sutil que «mata un hombre y no apaga un cantil»; el paisaje incendiado de campos rojos y áureos ponen los pulsos al galope, el espíritu en tensión...

Los productos son consecuencia de la naturaleza del suelo. Cereales, vino, aceite; ganado lanar y cabrío que aproveche los pastos de parameras y estepas; en invierno bajan los merinos a las abrigadas dehesas extremeñas para subir en otoño a las frescas montañas de León. Ganado de cerda en los encinares y alcornocales.

Industrias.—Las derivadas de los productos naturales y del ganado; harinas y pastas para sopa; mazapanes y confituras de Toledo; paños de Béjar, Zamora, Palencia; cueros, quesos: Villalón, Burgos, manchego; mantequillas de Soria y Astorga; chorizos de Salamanca, Candelario, Ríofrío; jamones de Montánchez; vinos y licores: Arganda, Chinchón, Valdepeñas, Manzanares; minerales escasos en los cotos de León, Puertollano y Logrosán.

La población.—Soria y Cuenca son las provincias menos pobladas de Iberia. En el tramo superior sólo hay ciudad superior a más de 50.000 habitantes, Valladolid, y en el tramo inferior, en Castilla la Nueva, una también de más de 100.000, Madrid.

Las causas de esta despoblación podemos encontrarlas en la elevación de la meseta, que hace posibles inviernos largos y crudos y veranos cortos, pero también rigurosos. «Nueve meses de invierno y tres de infierno», dice el refrán, para expresar lo extremado del clima. El alejamiento del mar y las altas cordilleras que bordean la meseta originan gran escasez de lluvias, y los ríos encajonados en hondos lechos son poco aprovechables para el riego. El agua suele caer en forma torrencial, que escurre rápidamente por las llanuras peladas y desnudas. Siendo el agua incierta la cosecha es insegura, y en esta incertidumbre el labriego mira al cielo implorando lluvia...

Y los pueblos establecidos en los cabezos y altozanos, en laderas y llanuras, observados a distancia, lo primero que tropieza con nuestra mirada es la torre de la iglesia, y a medida que nos aproximamos van emergiendo las casas, rodeando el promontorio parroquial; contemplados de lejos, en la hora del crepúsculo, semejan estos pueblos enormes acorazados que navegan en la inmensidad del mar de Castilla... Absurdos poblados actuales, muchos de ellos sin otra razón de existencia que la concentración de servidores alrededor del «señor» en cacerías o estancias temporales, y en medio de las dependencias la iglesia. ¡Cómo podía faltar el pan espiritual de la religión a aquellos campesinos que marchaban en la vida al mismo ritmo que los rebaños; como rebaños que tenían un redil con iglesia!... ¡Combatientes! Cuando reconstruyamos Castilla los poblados estarán establecidos allí donde una realidad económica o de interés social lo aconseje, y desde lejos, desde muy lejos, se percibirá otro ritmo vital: la escuela, el Sindicato, la granja colectiva.

Hoy, el aire seco y esencial de la meseta tienen tersas las fibras de los nervios del castellano, vibrantes, como cuerdas de arpa, como trenzas de ballesta, como jarcias de nave atormentada. Castilla ha vuelto a encontrarse a sí misma. La misión unificadora de las dos Españas opuestas, la húmeda y la seca, la atlántica y la mediterránea, la europea y la africana, que realizó Castilla al principio de la Edad Moderna constituyendo la unidad peninsular—la unidad geográfica y la unidad histórica en armonía—; conseguida ya, Castilla se asomó al mundo y dió al mundo cuanto tenía: cultura, civilización, espiritualidad; trasplantó España a otro continente: América. Hoy, nuevamente, Castilla se asoma al mundo otra vez, siente estremecimientos de gesta, convulsiones de parto; en esta hora trágica, al par que grandiosa, Madrid ha sintetizado todo el heroísmo y exaltación de Castilla, de España, demostrando al mundo de los capitalistas, acorbadado y medroso, que todo lo sacrifica antes que perder su tranquilidad, antes de comprometer su riqueza de clase. Madrid está en pie, tirante como la piel de un tambor, rechazando los golpes del fascismo, superándose cada vez más. Que Madrid, y con Madrid España, sabe luchar, quiere vencer, tiene la voluntad de vencer y tiene a todos los trabajadores españoles con las armas en la mano para lograrlo.

Castilla nuevamente ha topado con su misión histórica determinada por la Geografía: misión de compenetración entre las distintas regiones de España para trazar el camino a seguir, y va a la cabeza en el dolor, en la exaltación, en el heroísmo... Ahora, como en la Edad Media, sigue siendo castillo avanzado encima del promontorio peninsular, que atalaya los movimientos del capitalismo mundial y es muro firme de contención contra las apetencias de dominación de los opresores. Castilla vuelve a ser célula embrionaria de nuestra personalidad histórica. ¡Salud!

VILLAGRA

Divisionario de las Milicias de la Cultura

APUNTES BIOLÓGICOS

IV

EL ADULTERIO

Alguien me ha preguntado: ¿Cree cierto que es grande el número de mujeres casadas que engañan a sus maridos?

Merece la pena meditar sobre esta pregunta, analizar biológicamente el fenómeno del adulterio en la mujer y en el hombre.

El ciclo vital de la mujer está representado por dos etapas. Una, de formación, completada con la madurez sexual y rematada al ayuntar con varón y aparecer el hijo.

En la primera etapa, antes de la aparición del fuego sexual en la mujer, se va levantando la armazón, trazando la plantilla, sobre la que se construirá y se trazará su figura y personalidad. Los ingredientes, el material, procede de la herencia, de la educación, del ambiente en que se desenvuelva. Con ellos construye la mujer un pequeño universo, un microcosmos inhabitado, en donde para nada figura el hombre. Más aún: donde el hombre es mirado con horror, temiendo instintivamente que destruya las exquisiteces acumuladas en aquel su mundo, tan opuesto a las durezas y sordideces que contempla en el varón adulto.

Llegada la pubertad, tras la crisis sexual aparece inconcusa, por primera vez, la figura del varón como forzoso huésped de aquel universo así forjado. Ante el desfile de los probables habitantes, la mujer no sabe discernir, porque no hay más que una posibilidad de adquirir la certeza de que un hombre determinado sea el que, al alojarse en su microcosmos, no destruirá las delicias en él acumuladas, y es la prueba, el ensayo, imposible de realizar en la mujer. Ello hace que vaya adquiriendo, con sus dudas, un margen de tolerancia, una elasticidad y flexibilidad de criterio que son augurio de fuerza de adaptación potencial, y tanto mayor cuanto más largo fué el proceso de elección. Este trabajo de duda, de represión y ordenación de deseos, orientados por consejos autorizados, es del mayor interés en la construcción espiritual de la mujer, así como en la preparación técnica de la formación del hogar.

Llegado el trance del matrimonio, mientras el hombre no pone en él más que una porción más o menos considerable de su propio universo, la mujer hace una entrega total, íntegra. Es el arca guardada con todas las riquezas acumuladas, inéditas, cuya llave pasa a manos del marido.

Aquella capacidad de tolerancia de que hablamos, aquel poder de adaptación de la mujer y el entusiasmo fugaz del marido hacen los primeros meses, hasta la aparición del primer hijo, si lo hay, dulce y suave el matrimonio, poniendo término a la primera etapa del ciclo femenino.

El hombre construye su microcosmos como la mu-

jer y con los mismos ingredientes. La diferencia fundamental, biológica, está en que el microcosmos varonil, perfectamente varonil, no se da por terminado en ninguna edad. Está siempre en crecimiento.

Puede medirse la virilidad del hombre por su ambición, siempre que lleve un sentido de utilidad. Y la calidad de humanidad puede medirse por el radio de acción a que se extienda aquella utilidad.

El grado mínimo de virilidad está representado por el hombre que marcha a la deriva, parco de ambición y flojo en la acción, cuyo contingente constituye el fondo gris sobre que destacan las personalidades más fuertes y viriles. Si el emparejamiento hubiera de realizarse como en los tiempos primitivos, guiados por el incentivo del sexo exclusivamente, todo marcharía bien. Los microcosmos eran poco exigentes. La fórmula de trabajo para el hombre y maternidad para la mujer se resolvía dentro de estrechos límites.

Pero medítese sobre los factores que intervienen en la formación de ambos universos, herencia, educación, ambiente, y veremos cuán dispares, que infinitamente multiformes se nos presentan los seres, y cómo bajo aspectos exteriores semejantes pueden encerrar mundos diametralmente opuestos.

Con la aparición del primer hijo comienza la segunda etapa del ciclo biológico conyugal. El hijo es el «fiat lux» del microcosmos, hasta entonces en tinieblas. Cuando el padre consciente despliega todas sus actividades, cuando la mujer vuelve a la preocupación y adorno de su universo, sintiéndolo habitado ahora por un huésped que, viniendo de su entraña, es indudable que posee los atributos del legítimo habitante. Y las líneas generales, el detalle y los matices de los microcosmos de marido y mujer, de varón y hembra, se destacan, suscitándose la tragedia del adulterio cuando no hay posible armonía para objetivar aquel universo que estaba latente.

La mujer suele perderse por dos únicas causas:

1.^a Por no encontrar satisfacción a las exigencias de su microcosmos en el marido. Precisa que el marido sea un sér completamente extraño, que no levante ni un eco en aquel universo preformado y dilatado hasta el máximo de tolerancia de que la mujer es capaz. El azar, poniendo en el camino de la mujer insatisfecha el que pudo ser el legítimo propietario, realiza el adulterio.

Estos adulterios suelen ser del tipo permanente; subsanan un error, pues, en realidad, fué el marido el que actuó de seductor circunstancial en condiciones ventajosas: imposición de los padres, conveniencias, etc. El caso, desde luego, es rarísimo, y aún precisa la no existencia de prole.

2.^a Es el cajón de sastre donde el adulterio se confunde con el hetairismo y la mujer cae fuera del tipo normal. Y forma un solo grupo, porque en él hay una razón única que le da unidad: la inseguridad, la inestabilidad, la poca apreciación de sexo—pudor y maternidad—ante el imperativo del bienestar físico.



En este grupo se cuentan fundamentalmente: las bellezas ponderadas que han puesto en su universo, el lujo, la admiración, el rendimiento como atributos femeninos de más quilates; las que poseen el carácter viril de ambición de que el marido se haya desposeído, y lo colman con una actividad sexual tolerada, y las de feminidad biológica frágil que salta a las explosiones internas de una sexualidad patológica puramente física.

El adulterio del hombre tiene otro significado y otra forma que el del de la mujer. No incurre biológicamente en adulterio el hombre que posee accidentalmente otra mujer, otras mujeres, sino el que desvía sus actividades en beneficio de otra mujer, de otras mujeres, y máxime si crea grupo aparte. Todo lo que vaya en detrimento del bienestar material o moral de la mujer legítima y prole, por derivarse hacia la extraña, constituye el adulterio masculino.

Estas afirmaciones, expresadas en forma tan definitiva, parecerán extrañas, arbitrarias y demasiado contundentes por su crudeza. Pero biológicamente ya se reconoce en el varón, como carácter primordial de su sexualidad, la actividad, y forzoso es afirmar que su entrega a la mujer y a la familia es lo fundamental del matrimonio, así como la maternidad es el carácter primordial de la mujer y no puede entregarla a nadie más que al marido.

Ahora bien; la ignorancia, el desconocimiento mu-

tuo del microcosmos de ambos es lo que hace posible el adulterio. Pero puede afirmarse, y de hecho ocurre, que cuando la mujer, por instinto o por conocimiento, entra dentro del microcosmos del varón, siendo colaboradora de sus ambiciones, centuplicadora de sus actividades, el marido raro será que incurra en adulterio.

Generalmente, la mujer desconoce la labor del marido, su microcosmos, y en el mejor de los casos, a lo que se suele aspirar es a que su pasividad no entorpezca el desenvolvimiento, la ejecución de la ambición varonil. En ese sentido se llega a la conclusión de que la mujer ideal es la mujer del hogar. Pero ésta no es la mujer ideal, sino la mujer práctica, que es muy distinto.

Se deduce que así como el marido es en la mayoría de los casos el motor del adulterio de la mujer, por desconocimiento de los valores esencialmente femeninos, o por destrozar el nido conceptual, desplazándolo hacia la aventura amorosa, así la mujer, malogrando, entorpeciendo el sueño constructor, ambicioso del marido, por zafia, inculta o impertinente, empuja al marido hacia el adulterio.

No alardeen, pues, los hombres de conquistadores. La seducción que creen provocar en las mujeres no es más que reactivo que descubre su fondo patológico, y las delicias ficticias de amor es comercio bajo con mujeres anormales.

José MORALES DIAZ

RELACIÓN ENTRE MANDOS Y COMISARIOS

Tema es éste que nunca carece de novedad, por cuanto su importancia se ha dejado y se deja sentir constantemente. Las relaciones entre mandos y comisarios dan como fruto un gran beneficio para nuestra causa.

es-triba, sencillamente, en el modo de llevar a la práctica estas relaciones, que requieren, por ambas partes, un tacto exquisito que evite rozamientos de una y otra parte.

Esta confraternidad ha de ser hija de un sentimiento común, de un deseo inquebrantable de ganar la guerra, de aniquilar al fascismo.

Y partiendo de este deseo, firmemente sentido, que, como todo deseo firme, se convertirá en realidad, se llega a la conclusión de que las relaciones entre mandos y comisarios han de ser de compenetración íntima.

Esta compenetración pronto deja sentir sus efectos. Los mandos medios y nuestros combatientes, en general, se ven guiados por camaradas que, cada cual en su respectivo puesto, forman especie de bloque-guía que, en lugar de desmoronarse (como sucedería si no estuvieran fundidos en un mismo deseo), cada día se hace más granítico, más duro, más tenaz, más consistente.

Y estos mandos medios y nuestros combatientes,

en general, depositan en absoluto toda su confianza en mandos y comisarios; confianza que debe ser aprovechada por ambos para lograr que entre todos los camaradas se establezca una corriente de compañerismo y comprensión del deber que arrastre tras sí un deseo de capacitación técnicomilitar en los mandos medios y un deseo en la tropa de superarse cada día en el sentimiento de disciplina, que trae, en último término, una gran serenidad de espíritu y una seguridad absoluta en el triunfo.

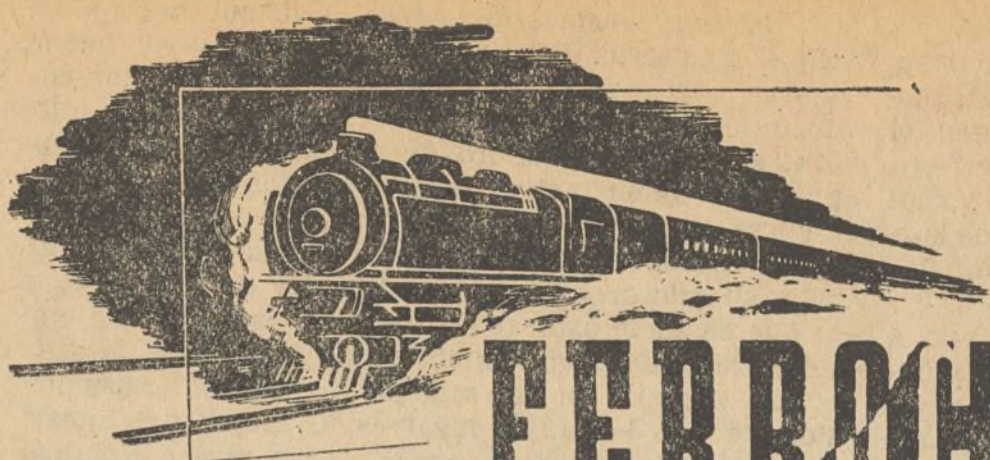
Misión, por tanto, de mandos y comisarios es prestigiarse mutuamente, infundir absoluta, ciega confianza en la tropa y mantener, mejor dicho, elevar constantemente la moral del combatiente; procurar asimismo elevar la cultura técnicomilitar, especialmente entre los mandos medios; fortalecer la disciplina y, en general, aprovechar todo momento propicio en bien de la causa.

Y momentos propicios se suscitan a montones: un saludo, una charla, un consejo pedido, una conferencia...

Toda buena siembra da buenos frutos. Y esta siembra dará el suyo: la victoria. Y ese día feliz el pueblo dirá a mandos y comisarios: «¡Camaradas, salud!»

Esteban LAFUENTE

T. M. 1.º Batallón local



FERROCARRILES

LOS CAMINOS DE HIERRO Y SU UTILIDAD EN LA GUERRA

Se ha hablado mucho del transporte en la guerra. Se ha hablado y se ha discutido. Unos opinan que, en cuanto a medios de transporte se refiere, el mejor es el ferrocarril. Otros, por el contrario, creen que es el transporte automóvil. Y otros, por último, consideran que a lo mejor estriba en una perfecta coordinación de uno y otro medio. Y si tomamos en consideración que no está en lo cierto quien sostiene lo primero en forma tan categórica, ni quien estima lo segundo en igual forma, lógico es pensar que quien está más próximo a la realidad es aquel que enjuicia el problema en la última de las tres formas. Perfecta coordinación de un medio con otro. Aquí, indudablemente, está la razón.

Y creyendo en ella, vamos a tratar del ferrocarril como medio de gran utilidad en la guerra, no como medio inmejorable, pues ello supondría tanto como acompañar en su error a quienes sostienen lo que nosotros no vacilamos en considerar un desatino.

La sublevación o cuartelada, primero, y la declarada guerra de invasión, después, nos arrebataron la mayor parte de nuestros caminos de hierro, lo que produjo la necesidad imperiosa de sustituir el ferrocarril con cientos y cientos de camiones. Es, precisamente, en el momento en que el transporte automóvil trata de sustituir al ferrocarril, cuando resalta la importancia que éste tiene y lo económico que resulta su empleo.

En nuestro Ejército del Centro pronto se vió la necesidad de un enlace de caminos de hierro que hiciera posible la recepción en Madrid de abastecimientos en cantidad capaz para ser distribuida entre Ejército y población civil. Y vista y demostrada que fué tal necesidad, se acometió la empresa magna de construir un nuevo camino.

y veréis a cuánto resulta la tonelada transportada y llegada a nuestras manos. Imaginad más tarde ese mismo cargamento transportado en camiones. ¡Qué desproporción! El tren cuanto más trae más económico resulta.

Ello explica claramente por qué en la Gran Guerra se acometió con tal ímpetu la construcción de un camino de hierro ¡de 800 kilómetros!

Fué construído en cortísimo espacio de tiempo por el Ejército norteamericano, y aquel grandioso esfuerzo suponía nada menos que la garantía de abastecimiento del Ejército en el frente de Alsacia-Lorena.

Fué un éxito como lo ha de ser el nuestro, en menor escala, naturalmente.

Por eso no tienen razón los que al hablar del ferrocarril invaden el terreno del transporte automóvil, ni los que al hablar de éste invaden el terreno de aquél. Caminos de hierro y carreteras son dos medios que se complementan entre sí. El camión puede llegar allí donde el tren no llega, y el tren puede transportar muchos camiones, evitando gastos cuantiosísimos.

Y cuando oigáis discutir entre profanos las ventajas del ferrocarril sobre el camión, o al revés, cortad la discusión en seguida: el tren tiene su cometido y el camión el suyo. Y al unir estos dos cometidos se obtiene un resultado: la perfección de los medios de transporte.

Guillermo BENITO

Capitán jefe de la Sección de Ferrocarriles

ORIENTACIONES

Un vehículo automóvil es un enfermo crónico al que no se debe dejar de prestar ni un día solamente los máximos cuidados y atenciones. Un conductor de automóviles es el galeno que con vocación y cariño cuida de su enfermo un día y otro hasta la muerte.

Queremos llevar una vez más al ánimo de nuestros conductores la importancia principalísima que juegan los transportes en la guerra. Mucho se ha hablado y escrito sobre ello. Mas todavía se aprecian lagunas que hay que cubrir en la práctica. Se ha mejorado sensiblemente en cuanto al funcionamiento del transporte. Pero no por eso debemos estar satisfechos. Hay que lograr más rendimiento—mucho más—para que nuestro afán de superación se vea complacido.

Espectáculo nada grato a la vista y desmoralizador a la vez es ver a la puerta de los parques racimos de conductores inactivos. Muchos de éstos tienen su coche útil. Pero ¿es que no tienen nada que hacer en el coche? Siempre hay que hacer en un coche, aunque éste acabe de salir de la fábrica. La mayoría de los que entran en los talleres para ser reparados es por abandono de los conductores, que no se preocupan del coche en los ratos de ocio. Disminuiría considerablemente el porcentaje de reparaciones de los vehículos si éstos fueran mejor cuidados y entretenidos.

En un coche—como en un jardín—siempre hay algo que hacer. El jardinero que no está todos los días encorvado sobre sus plantas y sus flores, arrancando las malas hierbas que impiden crecer y desarrollarse a aquéllas, es un mal jardinero. Lo mismo podríamos decir del conductor de automóviles. Si éste abandona su coche, no engrasándole con frecuencia; si al apreciar que un tornillo se afloja no procura apretarlo en el acto, para evitar males mayores, es irremisiblemente un mal conductor y peor antifascista. Un tornillo flojo en cualquier parte del coche hace que el de al lado se afloje también, hasta que la pieza o piezas que son sujetadas por aquéllos pierden su posición normal, pudiendo acarrear graves perjuicios en el mecanismo. No acertamos a comprender cómo hay conductores que abandonan su coche. Por conveniencia incluso de ellos mismos—si no hubiera otras razones que abonen esta necesidad—no comprendemos, repetimos, que un conductor no cuide con esmero su coche. Un vehículo que marcha con dificultad, con ruidos por todas partes, mal engrasado, con los guardabarros flojos, las ruedas sin la debida presión de aire, las abrazaderas de las ballestas flojas, etc., etc., molesta grandemente al propio conductor, que tiene que ser la primera víctima de esta falta de cuidados y abandono. Por otra parte, el orgullo profesional, la «honrilla» del que conduce un coche en estas condiciones salen muy mal parados. El trabajo del conductor será menor y más cómodo si cuida su coche con cariño. ¿Por qué, entonces, vemos con frecuencia vehículos mal cuidados, con las «aletas» cayéndose, mal engrasados, etc., que dan la sensación de falta de amor a la causa por parte de sus conductores? Un vehículo retrata a su conductor profesional y políticamente.

Todavía se observa una indisciplina de marcha en los convoyes. Las detenciones de los vehículos en ruta cuando éstas no son ordenadas por el jefe del convoy, o no obedecen a causas de fuerza mayor, dicen muy poco en favor de los conductores que estos hechos realizan.

Camaradas conductores: La guerra que nos ha sido impuesta por los nuevos bárbaros fascistas españoles y extranjeros exige de nosotros mayor sacrificio cada día, más rendimiento en el trabajo y el máximo de celo en el cumplimiento de nuestro deber. Que el conductor de automóviles llegue a ser considerado por nuestros camaradas combatientes como modelo de disciplina y de trabajo. Si así nos comportamos obtendremos como premio el mayor de todos: la satisfacción interior del deber cumplido.

Manuel GONZALEZ
Comisario de Transportes del E. del C.

BIOGRAFÍAS...

Seres que habían nacido entre sedas y oro,
embriagados de lujo, hastiados de laureles,
perdieron a raudales su honra, su decoro,
bañándose, egoístas, en fértiles vergeles.

Fueron, cual la cigarra, [incultos holgazanes
que robaron a España su oro y su grandeza.
Avaros, pendencieros bastardos de sultanes,
retoños infecundos de la Naturaleza.

Con salarios mezquinos vedaban la cultura.
Sus riquezas manaban sudor y maldiciones...
Los humildes labriegos, con dolor y amargura,
llenaban a los «amos» sus arcas de millones.

Militares curtidos en juergas y casinos,
con el pecho sembrado de condecoraciones,
gastaban patrimonios que rudos campesinos
ganaban, vegetando en negras privaciones.

Jamás hubo ternura, amor ni patriotismo
en sus débiles almas pequeñas y ruines,
inclinando la Patria hacia un profundo abismo,
henchidos de soberbia y orgullo de mastines.

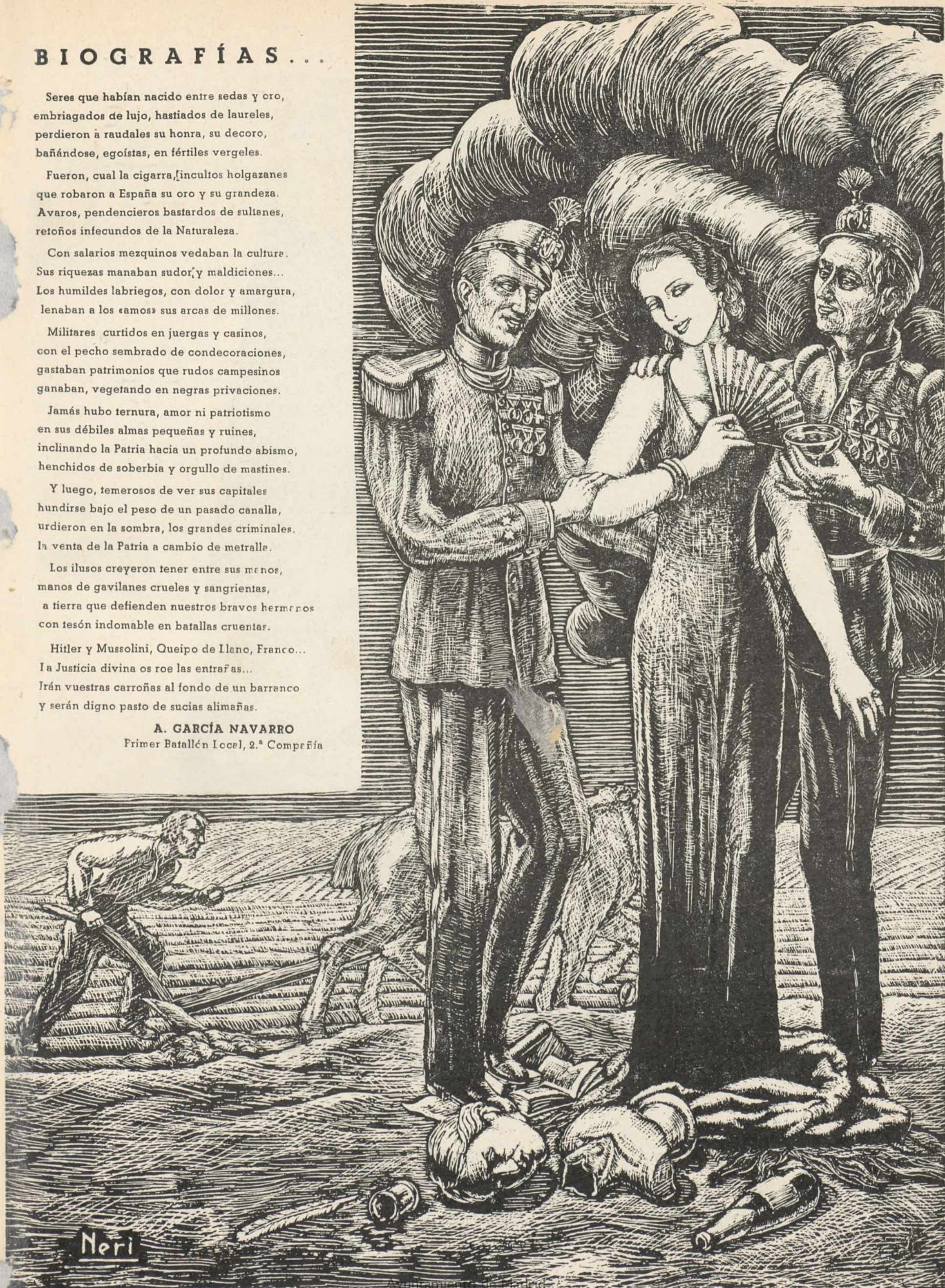
Y luego, temerosos de ver sus capitales
hundirse bajo el peso de un pasado canalla,
urdieron en la sombra, los grandes criminales,
la venta de la Patria a cambio de metralla.

Los ilusos creyeron tener entre sus manos,
manos de gavilanes crueles y sangrientas,
a tierra que defienden nuestros bravos hermanos
con tesón indomable en batallas cruentas.

Hitler y Mussolini, Queipo de Llano, Franco...
La Justicia divina os roe las entrañas...
Irán vuestras carroñas al fondo de un barranco
y serán digno pasto de sucias alimañas.

A. GARCÍA NAVARRO

Primer Batallón Local, 2.ª Compañía



Neri

Ayuntamiento de Madrid



EL TRANSPORTE VIVE LA GUERRA CON LA MISMA INTENSIDAD QUE OTRA UNIDAD CUALQUIERA. - CONDUCTORES: HACEOS DIGNOS DE LA IMPORTANCIA DE VUESTRA MISIÓN