

MVNDQ HISPANICO

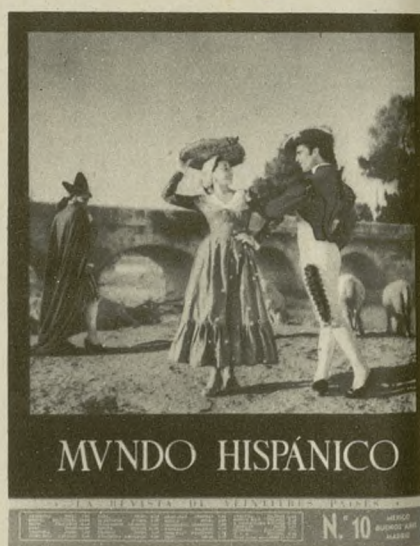
LA REVISTA DE VEINTITRES PAISES

¿Qué le parece a usted esta revista?

Si tiene usted interés porque esta publicación hispánica amplíe y perfeccione su labor eminentemente espiritual, esté atento a su evolución y comuníquenos sus impresiones. ¿Qué es lo que le gusta de ella? ¿Qué no le gusta? ¿Qué orientación nos indica? ¿Qué le agradaría ver publicado? Tenga la seguridad de que atenderemos sus observaciones. Nos interesa esta ayuda, este diálogo orientador, que puede sernos muy útil en el futuro.

El espíritu de nuestra raza, el inmenso legado de nuestra cultura, nos acompañan. Las dificultades que, en este primer año, nos han dificultado los planes de la revista, poco a poco se irán venciendo. MVNDQ HISPANICO precisa perfeccionar cuanto se relacione, en algunos aspectos, con su impresión y, sobre todo, con su distribución, que en la inmensa amplitud de nuestro campo tropieza con la todavía precaria situación de las comunicaciones mundiales... El lector atento, nuestro atento lector de lejanas tierras, nos verá llegar cada vez más pronto y con más luz y espíritu en nuestras páginas esforzadas.

Al conmemorar nuestro primer ANIVERSARIO — un año desde la portada del simbólico molino de viento, que era todo un espejo y una promesa de altos fines y esperanzas idealistas —, convocamos entre los artistas (dibujantes, pintores, fotógrafos) de los países hispánicos, y con arreglo a las bases que se especifican en la página 56, nuestro primer



CONCURSO DE PORTADAS

cuarenta, «tenía delante una carrera de combates y de conquistas que Carlos XII había empezado a los diecisiete años. Alejandro hacia los veinte y Federico II y Napoleón I a los veintiséis». Y en estas condiciones, le urgía deshacerse de los grandes colaboradores que había heredado de Hindenburg.

No es fácil poner en claro si los hechos facilitaron su deseo o si las acusaciones contra Fritsch y contra Blomberg fueron ficticias. Nadie sabrá nunca si el primero había incurrido en la falta de homosexualidad que le imputaron, ni la esposa del segundo había sido o no había sido prostituta; mas cierto es que uno y otro pagaron duramente su respectiva culpa, y que Hitler aprovechó la ocasión para constituirse en comandante de las Fuerzas Militares.

De resultas, Brauchitsch fué nombrado ministro del Ejército. Pero aún era preciso destituir a Beck, que desempeñaba la jefatura del Estado Mayor de del Ejército de Tierra desde que Hitler llegó al poder.

La ocasión se presentó inmediatamente.

En junio de 1938 hubo una escena violentísima entre los generales Brauchitsch y Beck, por una parte, y el Führer por la otra. Aquellos se obstinaban en no precipitar la ocupación de Checoslovaquia, y éste, en cambio, se negaba a escuchar todo consejo de prudencia. Al fin, los generales se resignaron—obedecieron—; pero Beck repuso, «a posteriori», con un informe escrito que originó otra discusión—«acaso la más dura que haya habido» (ha dicho alguno al tribunal de Nuremberg)—, en consecuencia de la cual Adolfo Hitler «aceptó» la dimisión de aquel ilustre jefe, que fué inmediatamente reemplazado por Halder.

Y así cayeron los primeros generales hitlerianos.

El aislamiento de Hitler lo hizo fuerte. «No tenía un consejero; no tenía un amigo; no tenía siquiera un confidente. No existía en su ambiente la eminencia gris que se ha buscado con tanto afán. Ni un Richelieu, ni un Sully, ni siquiera un Talleyrand o un Fouché». Más aún: Hitler estuvo siempre en la penumbra; no toleró que se escribiera sobre su vida, ni que nadie comentara sus discursos, ni contara cosas concernientes a los años anteriores a su lucha, cuesta arriba, hacia el Poder. «Lo único existente para llegar a conocerlo está publicado en su célebre «Mein Kampf», o sea, el «Hitler visto por sí mismo».

Cada instante de su vida se hallaba dedicado a la política y a los proyectos que forjaba. Para las grandes operaciones «daba directivas generales, y cuando recibía propuestas detalladas de sus diversos e inmediatos subordinados, las coordinaba y las convertía en un solo plan, que comentaba o explicaba entre los futuros ejecutantes». Al parecer, improvisaba; y, sin embargo, aquellas directivas—sus concepciones estratégicas—estaban siempre basadas en la historia de la guerra y en los principios militares.

Ante Francia prevaleció su idea. En Nuremberg, los testigos de la Wehrmacht reconocieron que la maniobra de Sedán fué concebida—e impuesta—por el Führer. Keitel y Iodl querían, sin duda, atacar «en fuerza» el ala izquierda del contrario, para dar su gran batalla en la llanura belga; pero Hitler cerró la discusión diciéndoles: «Habéis calzado las botas del viejo Schlieffen», y les despidió, rogándoles que meditaran. Brauchitsch llegó incluso a pretender que nunca se podría llegar a dominar los fuertes de la línea Maginot. Redactó, al efecto, una memoria interminable; pero Hitler le arrancó los documentos de la mano, los rompió en pedazos y lo echó de su despacho.

Frente a Rusia, las protestas fueron tibias. Pero en pleno frío de 1941, con las armas congeladas y los motores inservibles, las discusiones reempezaron. Brauchitsch hizo cuanto pudo para esperar un poco. Guderian—el jefe de los carros—le presionaba. Es más, cuando este último general se convenció de que era inútil su labor, acudió en persona: «Volé hacia Prusia Oriental—ha dicho en Nuremberg—bajo una temperatura insoportable. Llegué el 20 de diciembre. Tuve tres entrevistas con el Führer, que duraron cinco horas en total. Le describí el estado en que las tropas se encontraban, frente a Moscú, y traté de hacerle comprender que era imposible que rindieran el esfuerzo solicitado. Le advertí que caminábamos hacia un desastre, no por causa de los rusos, sino del frío. Le dije que era preciso suspender toda ofensiva, evacuar lo conquistado, poner las tropas a cubierto y convertir los carros en castillos. Le afirmé que ese era el modo de salvar todo el ejército, y le prometí que en primavera llegaríamos a Moscú».

«Pero Hitler se negó a aceptar lo que le dije. Me echó en cara que era igual a tantos otros generales; que me preocupaba demasiado de mis soldados y de mis carros. Habló de otras cuestiones. Dejó estallar su resentimiento contra Brauchitsch. E insistió en que la ofensiva no cesara; quería Moscú, y la lograría.»

El almirante Raeder perdió su puesto y su prestigio como consecuencia de sus perennes objeciones contra la expedición de Rusia. Por lo mismo, Brauchitsch fué relevado antes de fin del año 41, y siguiendo igual proceso, lo fué Guderian, que hasta esa fecha había sido amigo y admirador de Hitler.

Más tarde, en la primavera del año 43, todo el mundo sabía que Paulus había venido varias veces a Berlín para convencer al Führer de que era inútil esforzarse contra la ciudad de Stalingrado, y que el citado mariscal había tenido que renunciar a su deseo.

Y creo que no hacen falta más ejemplos. Cartier, sin duda, tiene razón cuando dice que el «complot» que fracasó el 20 de julio (1944), es el «acto de defensa y de venganza de una clase humillada y pisoteada por su jefe».

Von Rundstedt es el único general a quien el Führer no maltrata, a pesar de su ofensiva fracasada en los «Ardenas» (1944). Lo considera viejo, y lo desprecia. Le da una cruz de hierro, y al imponérsela le dice: «¡A descansar!»

¿Qué significa eso? Pues, simplemente, que el insigne mariscal había alcanzado su meta. Y este es, precisamente, el peligro de la vida paso a paso, o el inconveniente de abusar de lo expedito y de no arriesgarse a tiempo en la maraña.

La vida paso a paso es obligada cuando cada cual se atiene a lo dispuesto y no se sale de las normas señaladas por su jefe, por su patria o por su idea. Nadie se imagina a Nimitz, comandante de la flota en el Pacífico; a Mac Arthur, general de los aliados en ese mar, o a Spaatz, jefe del Aire, desobedeciendo a Marshall, Arnold, King y Leahy, que juntos fueron miembros del Estado Mayor Unido de los Estados Unidos americanos; como tampoco se concibe, pensando, ahora, en 1939-45, que Isodoku Yamamoto, almirante de la flota japonesa, o el conde Terauchi, general en jefe de las fuerzas de Indochina, se apartaran lo más mínimo de las normas señaladas por su augusto Emperador. La trocha o medias no es admisible. La algaida a contratiempo es impenetrable. Si se busca, es necesario pelear. El que se aventura en los zarzales o en la braña sin proveerse previamente de una indumentaria adecuada, caerá en la trampa preparada para el tieso que se sale del camino en mal momento.

Y, sin embargo, hay casos en los cuales es preciso aventurarse: son los casos en que el hombre está seguro de sí mismo; los casos en que el choque o el fracaso no le harán arrepentirse; los casos impunes, o en que se muere noblemente.

Desde su palacio de arena negra, el monarca Temuyin—que hizo llamarse «Chenguis Kan», o «soberano poderoso»—avanzó, en son de conquista, hasta la orilla del Pacífico y hasta el límite de Europa. Fué el primero en organizar una nación para la guerra. Con la mejor materia prima del continente asiático—el jinete tártaro—hizo un ejército imbatible, al que dotó de cuerdas para el arco y de bolsas muy ligeras que, bien infladas, servían de flotadores para cruzar los grandes ríos. En vanguardia colocaba a los de choque, y en segunda línea, a los arqueros a caballo. Se valió de propaganda; utilizó quinta columna, y combatiendo medio siglo (desde los dieciséis años de edad hasta los setenta) logró un imperio que abarcaba la mitad del mundo conocido hacia el final del siglo XII.

Y de ese modo, ¿siguió nuestro consejo?

Al contrario, dió unas zancadas formidables e innecesarias.

¿Y qué logro?

Legar un nombre muy glorioso; llenar la tierra de temores, enseñar a hacer la guerra y vivir intensamente.

¿Fué necesaria, en fin, su gran labor?

Nadie lo duda. La arena de la playa pierde interés cuando no hay lasca. El desierto es intolerable sin palmeras. La Historia sin historias palpitantes sería monótona.

Hay que luchar. No es cuestión de estar al sol que más calienta, sino de emitir la sombra necesaria para que muchos vengan a cobijarse.

Chenguis Kan no estaba loco.

Está loco el mundo.

tual material en proyecto o en construcción, con velocidades del orden de 700 kilómetros hora los de turbo-propulsión y de 800 a 900 los de turbo-reacción, ambos con autonomía suficiente, ya que el consumo específico de los nuevos reactores va camino de entrar en lo aceptable. (A título de información, diremos que las cifras actuales son: de 200 a 250 gramos por caballo-hora para el motor de explosión, de 320 gramos por caballo-hora los reactores con hélice o turbo-propulsores y de 1.000 gramos-hora por kilogramo de empuje los turbo-reactores puros. Estos proporcionan una fuerza de empuje o tracción constante, que se mide en kilogramos, y cuyo producto por la velocidad es la potencia del motor, que, por lo tanto, aumenta con la velocidad misma.)

Entre estos futuros aparatos veremos muy probablemente los llamados «ala volante» (sin fuselaje ni cola), en los que el pasaje divisará el panorama por amplios ventanales situados delante, en el suelo y en el techo, en lugar de verlo, como ahora, a los lados, casi siempre obstruida la visión por el ala del aparato. Y en cuanto a los aviones de tipo normal, con fuselaje, llevarán las alas en pronunciada forma de flecha para mejorar su penetración aerodinámica.

Los aviones de velocidad supersónica están aún más lejos de nosotros. Acaso los veamos para 1960-65.

HORARIOS.—Tomando como tipo el recorrido Madrid-Buenos Aires, podemos aceptar para 1950 el servicio con aviones de transición, a turbo-propulsor, con crucero de 600 Km./h. y diecisiete horas de vuelo, es decir, la mitad que en la actualidad. Saldremos de Europa al anochecer y veremos las aguas del Plata a la mañana siguiente, como vamos hoy por ferrocarril de Madrid a La Coruña o a Cádiz.

Para los primeros aviones puros a reacción, el mismo trayecto se cubrirá en unas doce horas, como el viaje terrestre de Madrid a Bilbao o a Lisboa.

Y cuando se venza la barrera del sonido y se vuele a 1.200-1.500 Km./h. en alas volantes, con estado-reactores, iremos a La Habana en cinco horas y media, a Méjico en seis y media, en siete a Buenos Aires y en ocho a Santiago de Chile. Jor-

nada diurna, como la actual de Madrid a León, Burgos o Zaragoza sobre carriles. ¿Cuál será la mentalidad de esas gentes pasajeras de las alas ultrarrápidas? ¿Cuál su actividad multiplicada, su potencialidad económica?... Mucho se podría escribir sobre ello, pero ya se va haciendo tarde.

Una cosa hemos de apuntar, sin embargo. Habrá que tener muy en cuenta las diferencias de hora local. En efecto:

En la etapa inmediata no habrá dificultad, sobre todo en los viajes de Este a Oeste. Por ejemplo: Saldremos de Madrid a las nueve de la mañana y llegaremos a Méjico al cabo de doce horas, a las veintiuna de España, o sea a las catorce treinta de Méjico. Hemos comido a bordo, y llegamos con ganas de cenar y dormir, pero habremos de aguardar aún varias horas para poder hacerlo sin llamar la atención.

Si el viaje es nocturno, la cosa se agrava algo. Saldremos de Europa a las veinte horas, y estaremos en Méjico a las ocho de la mañana siguiente (G. M. T.), pero a la una treinta de la madrugada, hora local. Hemos podido dormir doce horas a bordo; pero al llegar, aunque no lo deseemos, habremos de volver al lecho por otras varias horas hasta que amanezca. Podremos regresar de noche, saliendo de Méjico a las veintiuna horas, y llegando a Madrid a las nueve de la siguiente mañana en Méjico, pero a las quince treinta de la tarde, hora de Greenwich y de España. Si no acertamos a comer algo a bordo del avión, habremos perdido el desayuno y la comida de mediodía.

Con los aviones super-sónicos podrá ocurrir algo de lo que sigue.

Salimos de Europa a las diez de la mañana, comemos a bordo tres horas después y llegamos al Río de la Plata a las diecisiete G. M. T., las trece en Buenos Aires. Si nos invitan a almorzar, tendremos que hacerlo nuevamente para no quedar mal.

El regreso se hará más corto. Salida del Plata a las diez horas, y llegada a Madrid a las diecisiete americanas, las veintiuna locales. Es hora de cenar y dormir, pero nuestra jornada diurna sólo ha durado ocho o nueve horas.

A pesar de todo ello, creo que podemos firmar ahora mismo para no abandonar este mundo sin haber disfrutado esos rapidísimos viajes. Yo, al menos, así lo deseo.

RICARDO MUNAIZ DE EREA

CONCURSO DE PORTADAS

1.º MVNDO HISPANICO convoca, con fecha 15 de febrero de 1949, un concurso de portadas entre pintores, dibujantes y fotógrafos de las veintitrés naciones hispánicas. Las dimensiones de la Revista son: 275 milímetros por 350 milímetros. La faja que habitualmente lleva la portada, con el título de la revista o los precios para los diferentes países, dispuesta al pie o al costado, podrá completar la proporción del original que no se ajuste exactamente a aquellas medidas. El tema es libre, preferiblemente sobre ambientes hispánicos. No se limitan las técnicas de pinturas o dibujos que, en todo caso, vendrán fijados. Las fotografías, en negro, deberán tener el tamaño posible, sobre papel liso (sin grano), brillante o mate, y siempre bien preservadas para que en el correo no se deterioren. Un pequeño diseño con nota de los colores reales de la escena podrá hacer posible la publicación en colores, por interpretación, del tema fotografiado; pero esto no es condición indispensable. Las «fotos» en color, directas, deberán venir en positivo, de 35 milímetros, 6 x 9 centímetros o mayor. O sobre copia Prington, en tamaño mínimo 13 x 18 centímetros.

2.º El plazo de admisión de obras se cierra el día 31 de agosto. Estas serán remitidas a la Redacción de MVNDO HISPANICO (Alcalá Galiano, 4, Madrid).

3.º Se establecen tres premios por un importe de: 5.000 pesetas el primero, 3.000 el segundo y 1.500 el tercero, o su equivalencia en moneda del país del autor de cada trabajo premiado, según cotización oficial española del día en que se cierre el plazo del concurso. Los originales que seleccione el Jurado, entre los no premiados, se publicarán en MVNDO HISPANICO, que abonará por cada uno la cantidad de 500 pesetas o su equivalencia en moneda del país del autor, según cotización oficial española del día en que se publique cada original.

4.º Los trabajos se acompañarán con una relación biográfica del autor, fotografía personal y dirección postal.

5.º MVNDO HISPANICO fallará este concurso dentro de un mes a partir del día en que se cierre el concurso. El Jurado lo formarán personalidades de las artes y la intelectualidad hispánicas y su fallo será inapelable. Los originales que no se acepten, de acuerdo con la base tercera, serán devueltos a sus autores.

Madrid, 15 de febrero de 1949.