

# BOLETÍN DE INFORMACIÓN

EXCLUSIVO PARA AUTORIDADES  
No destinado a la Prensa ni a particulares

Madrid,  
1 de abril de 1942

Núm. 241

## EL OCASO DE INGLATERRA

### Comentarios políticos

Siempre fué habitual en este país dirigir críticas contra los mandos militares, pero nunca en forma tan acerba como en las últimas semanas. Tras las derrotas en Noruega, Francia y en el desierto libio, los ingleses podían al menos esperar que en las lejanas costas del Océano Pacífico surgiessen jefes militares capaces de disipar aquellas sombrías nubes de Andalsnes, Dunquerque y Bengasi. En lugar de ello, se les ha infligido nuevas y graves derrotas y, a partir de la capitulación de Singapur, pesan sobre el ejército británico humillación y vergüenza.

Desde hace semanas, la opinión pública británica viene reclamando siempre con mayor insistencia un nuevo espíritu, una estrategia completamente distinta y una intensificación aún mucho mayor de la producción de material de guerra.

Todo ello es más que comprensible. Aún el más prestigioso de los generales británicos, Archibald Wavell, ha tenido que pagar hasta ahora todo intento de ataque con una retirada y una derrota. La batalla naval perdida en aguas de Java descubre un flaco tan peligroso de la flota de guerra británica, que su desenlace tiene que haber partido el alma a todo patriota inglés. Sus ojos tendrán que enturbiarse hoy cuando piense con cuán poca gloria militar se cubrieron en esta guerra las banderas británicas. El que los británicos reclamen nuevos hombres, un nuevo sistema y una nueva estrategia, y el que también hagan responsables del actual infortunio de Inglaterra principalmente a los hombres de entorchados y galones, todo ello es lógico. Es natural, pues, que crean que nuevos elementos puestos a la cabeza de sus ejércitos y de sus escuadras de mar y aire pudieran variar el curso de la fortuna.

Pero los ingleses, que en su actual amargura ven ante todo las consecuencias del fracaso de sus jefes militares, y que tantas esperanzas cifran en un cambio de los mandos, no saben cómo pecan de optimistas. En realidad, son contadas las veces en que Gran Bretaña ganó sus guerras por medio de las armas. Su elevación al rango de primera potencia de la tierra la debió, ante

todo, al genio de sus grandes políticos y, si bien se mira, la potencia militar de Gran Bretaña en los tres siglos anteriores fué siempre más débil que la de hoy. Verdad es que los soldados británicos siempre dieron muestras de tenacidad y resistencia en todas las partes de la tierra y nunca hicieron la lucha fácil a sus adversarios; pero la genialidad estratégica fué una virtud bastante rara, sobre todo, en sus ejércitos de tierra. El duque de Marlborough no hubiera sido nada sin el príncipe Eugenio, ni tampoco Wellington sin Blücher y Gneisenau. Siempre comenzaron sus campañas con un nivel muy bajo en sus armamentos y sólo ya en plena guerra fueron impulsados lenta y tardíamente a acciones de alguna monta.

Lord Kitchener contó una vez, refrenando su ira, que la pluma en la mesa del despacho del Ministro de la Guerra se hallaba oxidada cuando en agosto de 1914 se hizo el cargo de dicho Ministerio. Para él, esa pluma era como el símbolo del estado en que se hallaba el armamento británico. Sólo a los dos años de comenzar aquella guerra pudo decidirse Gran Bretaña a implantar el servicio militar obligatorio. Cuando el 3 de septiembre de 1939 volvió Inglaterra a declarar la guerra a los alemanes, hacía ya, sin embargo, medio año que existía el servicio militar obligatorio, las fábricas de armamentos ya hacía bastante tiempo que se hallaban en plena actividad y todos los planes de las operaciones habían sido ya elaborados. Lo cierto es que estos esfuerzos no fueron suficientes, como asimismo es cierto que la mentalidad estratégica de los británicos se hallaba anquilosada y anticuada. Pero el caso es que se desplegaron dichos esfuerzos y que fueron mucho más importantes que en otras ocasiones pasadas antes de estallar una guerra. Comparada con la época de las guerras napoleónicas, con la preponderancia política de Inglaterra en el siglo XIX y también con el período de 1914, la Inglaterra de 1939 era verdaderamente un león de afiladas garras.

Es difícil decir si el duque de Wellington - que a pesar de su fama no era sino un testarudo, de ideas estratégicas anticuadas - fué en realidad mejor estratega que el General Wavell. En cambio, si puede afirmarse con toda seguridad que entre Pitt el Joven y sus actuales sucesores media una diferencia abismal. La historia de la decadencia del poderío militar británico es predominantemente la historia de un lento agotamiento de los sanos instintos en la dirección del pueblo británico, de una debilitación paulatina de las fuerzas creadoras de la élite británica. En personalidades como Chamberlain y Churchill, y finalmente en el "Príncipe heredero" Cripps, parece que la antigua saña se ha secado completamente, adoptando a lo sumo en Churchill el carácter de lo aventurero. La ascensión al poder de tales arrivistas fué sólo posible tras el fracaso de toda la clase rectora. Sólo a través de esta circunstancia son comprensibles los tan funestos desaciertos de la política británica de los últimos años.

¿Quién conjuró la sombra de Pitt el Mayor, cuando Chamberlain en la primavera del año 1939 permitió a un gobierno tan venálico como el polaco determinar por sí mismo el comienzo de la

guerra, por cierto deseada ya desde hacia tiempo? Ninguno de los elementos de la oposición incitaron entonces a la rebelión en la Cámara de los Comunes contra el hombre que con tal ceguera faltaba a uno de los principios más importantes de la política británica. Nadie tampoco se opuso al Premier inglés cuando éste, impulsado en parte por los polacos y en parte por su propia política culpable, declaró la guerra a Alemania el 3 de septiembre de 1939, a pesar de que los soviets, sin cuyo concurso dicha declaración de guerra resultaba de antemano militarmente un absurdo, habían sido mantenidos a raya por la superior diplomacia de los alemanes.

Y cuando dos años más tarde Winston Churchill cada vez clamaba con más insistencia por la ayuda armada de los Estados Unidos, cuando él con una ceguera providencial se burlaba aún de la tempestad que entre tanto se cernía sobre Singapur y Australia, ¿dónde se hallaban entonces las voces de advertencia de las clases superiores o directoras británicas? La Cámara de los Comunes y la Prensa festejaron con júbilo el nuevo rumbo que tomaba su diplomacia... el camino hacia el abismo. Sin auténtico jefe, sin sano instinto político, unas veces atemorizada por la sorda inquietud ante lo venidero, para luego entregarse de modo irreflexivo a la ilusión de algún milagro, destruyendo al mismo tiempo con afán suicida la obra que le ha sido legada - he ahí la situación en que hoy día se encuentra la clase directora británica.

¿Cómo es posible que las fuerzas creadoras más genuinas de una nación, que en un tiempo se consideró como la mejor dotada políticamente, cayesen en tal estado de postración? ¿Ha pronunciado tal vez la señora de Brooke-Popham un juicio de validez general para su clase, cuando en estos días informaba desde Singapur de los graves peligros que el lujo, la buena vida, el ocio y una prosperidad demasiado fácil acarrearon allí a los ingleses? ¿Se trata aquí simplemente de un fracaso biológico, de un agotamiento natural de la potencia volitiva y de la noble inquietud ante el futuro? ¿O tal vez se hace sentir aquí en la política exterior - manejada en otro tiempo tan hábilmente por una reducida élite - la intervención cada vez más fuerte de las masas que viven entre el odio y el temor y que no se hallan inspiradas por ninguna sabiduría heredada? ¿O fueron quizás las grandes reformas de la ley electoral del siglo XIX, en otro tiempo tan festejadas como expresión de una acertada política, las verdaderas causas de la decadencia?

Sólo las generaciones venideras podrán emitir un juicio certero sobre el particular. Ya hoy sabemos, sin embargo, que aquél agotamiento de que adolecen las fuerzas directoras políticas de Inglaterra se remonta a época anterior a las derrotas militares de nuestros días. Aún en obras como las de Galsworthy, que reflejan ese espíritu de autosuficiencia tan genuinamente inglés, puede percibirse una leve inquietud por la juventud de 1920. Hace sólo 18 años que uno de los más profundos conocedores de la moderna historia británica, Emil Daniels, escribió esta frase: "No es de esperar que en la actual Inglaterra vuelvan a hacerse

valer grandes personalidades. Los acontecimientos acabarán por arrollar la democracia en esta su fase histórica; desde luego, no inmediatamente, ya que las apariencias pueden seguir engañando aún largo tiempo!"

Las apariencias han venido engañando en efecto casi durante 20 años. Los celajes del ocaso del Imperio británico empiezan ya a teñirse de sombrios tonos. Las energías que edificaron este Imperio y luego le sirvieron de soporte, empiezan a decaer y a extinguirse. Donaron al gran Imperio enormes reservas materiales y legaron a la nación un capital de tenacidad de ánimo del que siguen aún alimentándose. No es, por tanto, tarea fácil, ni el resultado de una sola batalla vencer a los británicos. Nadie en Alemania, ni en Italia, ni en el Japón se hace ilusiones sobre este particular. Pero, tampoco nadie que contemple, libre del apasionamiento de estos años, el cuadro que la nación británica y sus jefes vienen ofreciendo desde hace decenios, podrá sustraerse a la impresión de la profunda conmoción producida por la lenta decadencia y agotamiento de las energías directoras británicas. En un tiempo forzaron a un mundo que les era adverso, a la admiración de la seguridad demoniaca de su obrar. Hoy ni siquiera son lo suficientemente fuertes para preservar a su país de la pérdida del patrimonio que les fué legado. Inglaterra no tiene estrategas geniales, pero esto no es lo peor. Más funesto que sus errores militares es el fracaso de la clase llamada a dirigir los destinos de la nación.

- = 0 0 = -

#### LA INACTIVIDAD DE LOS PORTAAVIONES BRITANICOS

La "Correspondencia militar alemana" escribe:

"La noticia de que un portaaviones inglés de la clase "Formidable" se halla todavía en los astilleros de Gibraltar para reparar las graves averías que le fueron ocasionadas durante un ataque aéreo en el Mediterráneo, dan motivo para preguntarse cuántos buques de esta clase no habrá perdido Inglaterra.

Como es sabido, el Almirantazgo británico reconoció la pérdida de cuatro portaaviones, todos aniquilados por unidades de la Marina de Guerra alemana, a saber, el "Courageous", el "Ark Royal" y el "Audacity" que fueron destruidos por submarinos, a más del "Glorious" que lo fué por unidades de superficie. A raíz del hundimiento de los buques de línea "Prince of Wales" y el "Repulse", causó general sensación el hecho de que el Almirantazgo británico no contestase de modo satisfactorio a los reproches que se le hacia de no haber protegido debidamente a estos dos buques de línea, limitándose a declarar que los portaaviones no habían pedido acompañar a dichas unidades. La falta

de portaaviones en aguas inglesas se manifestó de modo ostensible durante el paso de las unidades de la flota alemana por el Canal de la Mancha. Entonces se le ofrecía a Inglaterra una oportunidad favorable para emplearlos en el ataque.

Los portaaviones de la clase "Formidable" fueron botados en 1939 y comprenden cuatro buques que ya fueron puestos en servicio, de los que cada uno tiene cabida para 40 aviones. Los portaaviones "Hermes", "Eagle", "Argus" y "Furious", procedentes de los años 1916 a 1919, pueden transportar de 14 a 36 aviones. Añádense a ellos dos buques nodriza, destinados para la reparación de aviones averiados, pero también estos buques pueden ser utilizados como portaaviones.

La inactividad de los portaaviones británicos hace suponer que, o bien las pérdidas totales son más elevadas que las dadas a conocer por Londres o bien que la mayor parte de ellos se hallan en los astilleros para reparar sus averías. La estrategia naval británica tiene, por tanto, que renunciar por este u otro motivo, a un importante medio de ataque y de defensa!

#### PESIMISMO CIEN POR CIEN

Churchill pronunció ante el Consejo del Partido Conservador un discurso de tan sombrios tonos y de tal pesimismo, que a más de un lector neutral habrá abierto los ojos.

Psicológicamente interesante es la frase de "Sólo podemos perder la guerra por nuestras propias faltas". En una guerra resulta siempre difícil determinar qué es lo que ha contribuido a la victoria, si las faltas de uno de los contendientes o la superioridad del otro. Para el que pierde, la comprobación de una u otra versión es una cuestión de vanidad. Por lo visto, para Churchill es mucho más llevadero hablar de las faltas británicas que de la superioridad alemana, italiana o japonesa. ¡Allá él!

Oír de boca de Churchill que ha empeorado también la batalla del Atlántico, es para la opinión pública inglesa otra mala nueva. Muchos ingleses habían tratado de consolarse de las otras catástrofes, pensando que al menos la situación en el Atlántico era más favorable y que la flota británica cumpliría allí su cometido mejor que antes. Churchill, sin embargo, ha tenido que confirmar ahora lo que ya se desprendía claramente de los comunicados de guerra del Reich.

En la construcción de un torpedo alemán se invierte sólo una pequeñísima fracción del tiempo empleado en construir un buque mercante inglés o norteamericano. Se puede, ciertamente, instruir sin interrupción nuevas tripulaciones de submarinos, pero es imposible reclutar e instruir año por año a decenas de miles de marineros y enviarlos al abismo de los océanos. En la guerra submarina contra buques mercantes, el factor tiempo se halla incuestionablemente del lado de los submarinos.

VIDA ECONOMICA

INGLATERRA.- ¿Quién posee un barco viejo?

Mientras que en tiempos normales se suele poner fuera de servicio y desmontar el tonelaje de flete que pase de los 20 años, la Gran Bretaña anda hoy a la rebatiña para obtener tonelaje. He aquí un ejemplo: 40.000 libras pagó recientemente una compañía naviera inglesa por un buque mercante de carga que contaba con casi 20 años de existencia y desplazaba sólo 1.800 toneladas. Hace sólo cinco años, el mismo buque había sido vendido por la suma aún razonable de 10.100 libras. Por lo tanto, en un brevísimo plazo de tiempo se obtuvo un beneficio neto de un 300%.

Esto, sin embargo, no constituye un ejemplo aislado. Según una investigación llevada hace poco a cabo por parte competente, han aumentado recientemente los casos de desembolso de enormes sumas en la compra de buques de segunda mano. El precio medio osciló entre los 300.000 dólares en un tonelaje de sólo 2.000 a 4.000 toneladas. Para ilustrar aún más con números el alto nivel de precios que se registra ahora, podría servir de índice harto revelador la siguiente lista relativa a las ventas de buques de los Estados Unidos, hechas en su mayor parte a Inglaterra.

| <u>Toneladas</u> | <u>Años de construcción</u> | <u>Precio en dólares</u> |
|------------------|-----------------------------|--------------------------|
| 9.000            | 1919                        | 750.000                  |
| 4.600            | 1907                        | 350.000                  |
| 3.500            | 1896 (†)                    | 70.000                   |
| 3.200            | 1924                        | 250.000                  |
| 2.200            | 1922                        | 250.000                  |
| 1.900            | 1904                        | 150.000                  |

Todos estos datos denotan que en el futuro, a consecuencia de la creciente merma del tonelaje mundial, la escala de precios para buques, de por sí ya inutilizables, tiende a subir cada vez más.

DINAMARCA.- Aumentos de cultivos.

La superficie destinada al centeno se ha elevado en 1940/41 a 55.000 ha., lo que significa un aumento del 40% frente al año anterior. Respecto a las patatas, la superficie de cultivo aumentó aproximadamente en 9.400 hectáreas. La superficie de cultivo de legumbres y hortalizas aumentó en 11.000 hectáreas.