Noticias de Actualidad

EMBAJADA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA — MADRID

VOL V Num. 9

9 de Marzo de 1953

Descarga de un vagón norteamericano en un puerto de Corea. El vagón será utilizado por el Cuerpo de Transportes del Ejército norteamericano para el envío de suministros a las unidades del frente.

CASA AMERICANA, BARCELONA
Diputación 241

CASA AMERICANA, VALENCIA
Ada. Marqués de Sotelo 4

CASA AMERICANA, MADRID
Marqués del Riscal, 11

CASA AMERICANA, BILBAO
Buenos Aires 1

CASA AMERICANA, SEVILLA
Laraño 4

UN EJEMPLO DE COOPERACION EN HOLANDA

Una flota de 2.000 barcos, 150 aviones y más de 50.000 soldados de diversos países europeos, así como del Ejército norteamericano, han participado en la batalla contra la inundación en Holanda. El Cuartel General de las Fuerzas Aéreas de Europa central envió un convoy de camiones y remolques para restablecer las comunicaciones telefónicas y telegráficas entre Amberes y La Haya. También se enviaron pontones y proyectores antiaéreos. Puede decirse en suma que se movilizó un verdadero ejército europeo para ganar la batalla contra las aguas.

He aquí una lista de la ayuda proporcionada, por países:

Austria.—2 lanchas motoras y 20 ambulancias con personal.

Bélgica.—Camiones militares. Lanchas motoras con tropas de salvamento. 5 barreminas. 4 helicópteros. 25.000 toneladas de géneros.

Canadá.—Una escuadrilla de aviación. 400 soldados de Ingenieros.

Dinamarca.—1 lancha motora. 69 botes neumáticos. 2 hidroaviones con cargamento de géneros obsequio del país. Casas prefabricadas. 30.000 sacos de arena.

Finlandia.—12 casas de madera. 10 toneladas de materiales.

Francia.—2 batallones de tropas de ingenieros. 2 helicópteros. 1 avión Dakota. Material ferroviario con máquinas.

Alemania.—10 barcos. Bombas. Botes neumáticos. Medicinas.

Grecia.—1 avión Dakota. Medicinas.

Italia.—Escuadras de bomberos con material especializado para evacuaciones en zonas inundadas, coches anfibios, etc., procedentes de seis o siete ciudades italianas. 1 convoy formado por 4 grandes camiones anfibios, 3 autobuses, 1 camión cisterna, 1 ambulancia, 1 equipo móvil de radio y otros coches con cocinas de campaña, balsas neumáticas, cuerdas y soportes de madera. 3 aviones con carga de mercancías, entre ellos el avión personal del Presidente Einaudi.

Noruega.—Camiones y tropas militares.

Portugal.—10.000 mantas. 20.000 sábanas. 2.000 pares de zapatos. 400.000 botes de alimentos. 10 toneladas de raciones militares. 5 toneladas de café. 50 toneladas de arroz. 10 toneladas de azúcar. 34.000 botellas de vino de Oporto.

Sarre.—Lanchas motoras. 10 vagones de carbón.

Suecia.—Madera de construcción. 24 botes neumáticos. 3.000 sacos de arena.

Suiza.—1 helicóptero. 500 pares de botas de goma. 800 piezas de tejidos impermeables. Casas prefabricadas. Muebles.

Gran Bretaña.—9 helicópteros, más los enviados por la Bristol Aeroplane Company. 3 regimientos de ingenieros del Ejército del Rhin. 17 embarcaciones de la Flotilla del Rhin (inglesesas belgas). 1 barco especial de radar. Aviones de la RAF con base en Alemania. Equipos médicos de la RAF. 60 camiones de 3 toneladas. 21 máquinas niveladoras. 182 botes neumáticos. 27 balsas neumáticas. Unos 750 hombres acompañaron a los convoyes de camiones, etc. 50.000 toneladas de arena.

Estados Unidos.—18 helicópteros. 9 aviones de las bases norteamericanas en Alemania. 1 avión de transporte con material médico y sanitario. Unos 5.000 soldados con base en Alemania. 300.000 sacos de arena. 20.000 palas. 25 unidades de purificación de agua. Raciones para 5 días, y suministro de agua para una semana, lanzados sobre la zona inundada por aviones con base en Heidelberg.

Importantes aportaciones en dinero, víveres, ropas, camas, etc., llegaron de todos los países antes mencionados, así como de:

Australia.

España: (10 vagones de naranjas).

Israel: (5.000 cestas de fruta).

Luxemburgo (25.000 mantas).

Vaticano.

Las pérdidas sufridas por Holanda se calculan en 1.000 millones de florines (unos 265.000.000 de dólares). La sexta parte de la superficie agrícola de Holanda quedó inundada y se calcula que algunas zonas no darán cosecha durante dos o tres años. Se cree que las inundaciones han retrasado el desarrollo económico de Holanda en 18 meses o dos años.

CABOT LODGE ACUSA A LA URSS EN LAS NACIONES UNIDAS

Naciones Unidas, Nueva York.—Los Estados Unidos han acusado a la Unión Soviética de ayudar activamente a los agresores en Corea, en una escala que hace posible la continuación de esa agresión.

El delegado norteamericano Henry Cabot Lodge, Jr., dijo al Comité Político de la Asamblea General de las Naciones Unidas: «Los dirigentes de la Unión Soviética pueden poner fin a la guerra cuando quieran, y esto lo sabe el señor Vichinski.»

El representante norteamericano expuso ante la Asamblea General los 10 hechos siguientes que, dijo, ha de afrontar el mundo con respecto a Corea:

1. Los planes soviéticos instigaron la agresión original, que fué después mantenida con adiestramiento y material soviéticos, particularmente con aviones soviéticos, artillería soviética, tanques soviéticos T-34 y armas automáticas soviéticas.

2. Las fuerzas norcoreanas que fueron virtualmente destruídas después del desembarco en Inchon en el otoño de 1950 huyeron atravesando el río Yalu, tras la pantalla de los comunistas chinos que por entonces entraban en Corea. A finales del invierno reaparecieron en el frente de batalla reorganizadas y equipadas casi por entero con armas de fabricación soviética.

3. El envío de material soviético es constante y firme, y a ello se debe el aumento de la efectividad combativa del enemigo sobre la del pasado año.

4. Los comunistas chinos que entraron en la lucha con material ligero luchan hoy con material pesado, suministrado por la Unión Soviética.

5. Las minas submarinas que en gran número han sido recogidas o halladas frente a la costa coreana son de fabricación soviética.

6. Los aviones con que el mando de las Naciones Unidas se ha enfrentado sobre Corea del Norte son aviones Mig-15S y de otros tipos, fabricados y suministrados por la Unión Soviética.

7. Recientemente, las fuerzas de las Naciones Unidas se han enfrentado con un nuevo tipo de avión soviético, el IL-28, que forma ahora parte de las fuerzas aéreas de los agresores comunistas sobre Corea del Norte.

8. A pesar de las grandes pérdidas, las fuerzas aéreas chinocomunistas y norcoreanas han ido en aumento hasta disponer hoy día de unos 2.500 aviones, de los cuales la mitad son de propulsión a chorro, todos ellos fabricados y suministrados por la Unión Soviética.

9. La Unión Soviética repone los aviones que las fuerzas de las Naciones Unidas derriban sobre Corea del Norte. Nuestros expertos calculan que la Unión Soviética ha contribuído con más de 4.400 aviones a la lucha contra las Naciones Unidas en Corea.

10. La artillería antiaérea en Corea del Norte, muchas de cuyas piezas van equipadas con sistema radar, son de origen soviético.

Retando a los representantes soviéticos a que desmintieran estos diez hechos, Cabot Lodge declaró: «El mundo entero sabe la verdad; y la verdad es que de no haber sido por la ayuda suministrada a los agresores norcoreanos y chinos comunistas por la Unión Soviética, la guerra de Corea ya habría terminado.»

«Al igual que el avestruz que esconde la cabeza en la arena y cree que nadie le ve, los dirigentes de la Unión Soviética están tan engañados por su propia propaganda, que no se dan cuenta de que la opinión mundial les considera responsables de ayudar y alentar este gran crimen contra la paz del mundo.»

El delegado norteamericano recordó que el pasado 4 de febrero, el ministro de Asuntos Exteriores de la China comunista, Chou-En-Lai, dijo, refiriéndose a la guerra coreana, que había reforzado grandemente la influencia del campo mundial de la paz y la democracia bajo la dirección de la Unión Soviética.

«Es evidente —comentó Lodge— que la Unión Soviética, con su marca especial de magnanimidad y generosidad, está dispuesta a continuar la guerra hasta el último chino.»

EL ANTISEMITISMO EN LA URSS

UNA PRUEBA MAS DE LA DOBLEZ SOVIETICA

Por William Henry Chamberlain,
autor del libro "Historia de la revolución rusa"

El antisemitismo que, como arma de propaganda política, utilizan cada vez más abiertamente los regímenes comunistas, constituye un reverso irónico de la rueda de la historia. Porque los comunistas siempre alardearon en su propaganda de oponerse a todas las formas de discriminación racial.

Fueron muchos los judíos que tomaron parte activa en la revolución bolchevique rusa. Trotski, Zinoviev, Kamenev, Sverdlov y Sokolnikov figuraron entre los hombres más destacados. Hubo también un buen número de dirigentes judíos en los movimientos comunistas en diversos estados de la Europa central y oriental: Rosa Luxemburgo en Alemania, Bela Kun y Matías Rakosi en Hungría, Ana Pauker en Rumania, Minc y Berman en Polonia, etcétera, etc.

Esto dió origen a la teoría de que el comunismo era una conspiración judía destinada a fomentar los intereses judíos. Lo que no se comprendió o no quiso ser comprendido por los propaladores de esa leyenda es que un comunista judío está completamente separado de la fe religiosa. Un judío religioso no puede ser comunista de la misma manera que tampoco puede serlo un cristiano creyente o un mahometano, pues el ateísmo dogmático es uno de los preceptos básicos del credo comunista.

La razón por la que algunos judíos se hicieran ardientes revolucionarios en Rusia y, en menor grado, en otros países europeos, no hay que buscarla en un inexistente complot racial, sino en las causas sociales que operaron sobre ellos como individuos. La discriminación religiosa y racial, aplicada brutalmente en la Rusia zarista, fué una de las causas. Entre los jóvenes judíos que fueron repudiados por su fe se operó indudablemente una tendencia inconsciente a transferir el celo de los profetas hebreos por la justicia y la rectitud en un entusiasmo por el milenio secular ofrecido por Carlos Marx.

Los judíos rusos no se beneficiaron, como comunidad, de la revolución. El Gobierno soviético abolió las restricciones raciales y religiosas zaristas. Pero hay que reconocer que, aparte de los judíos que hicieron carrera en la nueva burocracia soviética, había muchos ex comerciantes que se vieron arruinados. Muchos judíos huyeron al exilio.

Tres de los principales rivales de Stalin para la sucesión a la jefatura de Lenin —Trotski, Zinoviev y Kamenev— eran judíos; hubo una gran proporción de judíos entre los muchos comunistas que fueron «liquidados» durante las grandes purgas del partido de los años treinta. En esas purgas no se exteriorizó ningún antisemitismo, pero desde aquel tiempo empezaron a circular noticias de que no se favorecía a los judíos como candidatos para el ingreso en las escuelas soviéticas de diplomacia y adiestramiento de oficiales.

La primera prueba palpable de que el Gobierno patrocinaba el antisemitismo se puso de manifiesto en 1949, cuando los periódicos soviéticos lanzaron una serie sañuda de diatribas contra los «desarraigados cosmopolitas». Entonces se cerraron clubs judíos y un periódico yiddish.

El antisemitismo se está exportando ahora a los estados satélites. De los catorce acusados en el proceso de Praga contra ex líderes comunistas y funcionarios del estado once eran judíos. En ese proceso, que fué menos hábilmente apañado de lo que suelen serlo los asuntos de esta índole, salieron a relucir frases como «capitalistas judíos», «conspiradores sionistas», etc. Una conocida organización judía norteamericana de auxilio fué acusada de especializarse en «actividades de espionaje y sabotaje».

El virus del antimetismo se propagó rápidamente a la Alemania Oriental, donde un largo artículo aparecido en el órgano oficial *Neus Deutchland* denunció a los agentes del «sionismo y del capitalismo judíos» y pidió se hiciera una investigación especial de los refugiados políticos alemanes que se encontraban en países occidentales durante la guerra. Entre éstos había muchos judíos.

En fecha más reciente se ha formu-

lado en la Unión Soviética el cargo sensacional de que nueve doctores, la mayoría de ellos judíos, habían dado muerte y pretendían matar a altos funcionarios soviéticos con tratamientos deliberadamente equivocados. Una vez más se arremetió oficialmente contra los sionistas. Es posible que con el tiempo se revelen otros motivos más hondos de este proceso político, pero una cosa es evidente: y es que no se desaprovecha la oportunidad de atizar el antisemitismo.

Existen dos razones principales que vienen a explicar este alejamiento de la anterior actitud comunista de oponerse a la discriminación racial, predicando al mismo tiempo el odio y la lucha de clases hasta el límite. La razón más obvia es la existencia del Estado de Israel y su política suavemente pro-occidental. Lo qu puso en marcha la ola del antisemitismo en la Unión Soviética fué una manifestación organizada por los judíos de Moscú en honor del recién llegado embajador de Israel. Ya antes de que naciera el Estado de Israel, el sionismo era reprimido y perseguido en la Unión Soviética. La idea de que pueda haber un lazo de afecto con algún país fuera del telón de acero es completamente intolerable para los dictadores comunistas.

La segunda razón es menos tangible, pero probablemente no menos importante. La inquieta y rebelde mentalidad que condujo al comunismo a algunos de los jóvenes judíos que rompieron con su fe y tradiciones ancestrales no se admite hoy en los estados comunistas, en los que la conformidad y la ciega obediencia son las virtudes más preciadas.

Este antisemitismo tras el telón de acero encierra una moraleja. Y es que cualesquiera que sean los prejuicios que dificulten el entendimiento en los países libres, los derechos de las minorías hallarán mayores seguridades allí donde los derechos del individuo estén más eficazmente protegidos. Donde el individuo no tenga la menor seguridad personal contra la tiranía arbitraria, ningún grupo religioso o racial tendrá una garantía que, a la larga, no sea sacrificada, como víctima propiciatoria, por el capricho de unos dirigentes que no conocen el freno de ninguna ley, sea divina o humana.

BERLIN-OESTE, PUERTO DE SALVACION

Desde hace varias semanas, más de mil personas han venido entrando diariamente en el Berlín Occidental. Son seres humanos acosados por el comunismo que buscan un puerto en esa isla libre en el mar del terror rojo. Las autoridades del Berlín-Oeste trabajan denodadamente para atender y albergar a estos refugiados de la zona soviética de Alemania en varios campos y edificios, como éste del distrito Moabit, donde se alojan centenares de personas.

EDIFICIOS EN SERIE

Seis semanas para construir un edificio es muy poco tiempo. Sin embargo eso es lo que tardó la Luria Engineering Corporation, con residencia en Nueva York, en construir no uno, sino dos edificios almacenes en el Aeropuerto Internacional de Nueva York. A las seis semanas de recibir la firma el pedido ya estaban los edificios listos para su empleo.

Este trabajo no se hizo por arte de magia, a no ser que llamemos magia a los modernos métodos de producción y «standardización» en masa, que son los que utiliza la mencionada firma para construir edificios industriales de acero, ahorrando así considerable tiempo y gastos. Toda la soldadura sobre la estructura de acero laminado se hace antes de que las piezas salgan de la fábrica, ya debidamente cortadas, taladradas para ajustar los pernos, y pintadas. En el solar, todo lo que necesitan las brigadas de construcción es una grúa, pernos, llaves inglesas y una serie de instrucciones para completar un edificio «standardizado».

Aunque se hacen en serie, los modelos de la firma Lauria permiten una considerable flexibilidad de manera que los proyectistas pueden variar su aspecto con arreglo a los requisitos de casi todas las firmas industriales.

Un obrero atornilla las vigas a la armadura de una de las dos estructuras permanentes de acero construídas en el Aeropuerto Internacional de Nueva York.

Una fase del comienzo de las obras de construcción de un edificio "prefabricado". Una vez colocados los cimientos para las paredes, sólo hace falta una grúa, unos cuantos accesorios y las instrucciones necesarias.

Triunfa el coche "Pegaso" en Nueva York

Nueva York.—El coche español «Pegaso» ha sido la gran sensación de la exposición internacional de automóviles celebrada en el Madison Square Garden de Nueva York. El pabellón donde se exhibe el «Pegaso» ha sido el más frecuentado por el público que ha acudido a este certamen internacional.

A pesar de los precios de este automóvil —entre 17.500 y 29.500 dólares— , a los cuatro días de inaugurarse la exposición ya se habían recibido pedidos para dos coches. El «Pegaso», que se anuncia como «el primer modelo español desde el famoso Hispano-Suiza», se presenta en cinco modelos: una berlina azul, un coche «sport gris perla diseñado por Touring de Milán y otros tres de diseño español y francés. Los coches franceses e ingleses también han llamado mucho la atención en esta exposición, que ha atraído a una increíble masa de público.

Arte y cultura en las emisoras norteamericanas de radio

Nueva York.—Las emisoras de radio norteamericanas van a ofrecer al público obras del teatro francés clásico, óperas interpretadas por cantantes de la Scala de Milán y otras emisiones de gran altura artística preparadas en Europa. Los radioyentes europeos podrán, asimismo, disfrutar de una rica gama de programas de arte y cultura, en virtud de un nuevo proyecto de radiodifusión internacional.

Estos programas se iniciarán en los Estados Unidos este mes de marzo, y en ellos se ofrecerán 13 obras francesas presentadas por actores de la Comedia Francesa; también se transmitirán conciertos de música francesa contemporánea, dirigidos y comentados por sus autores; representaciones de la Scala de Milán; conciertos de música de cámara interpretados en Italia, y una serie de emisiones en idioma francés sobre la obra literaria de Balzac y Víctor Hugo.

En estos programas estarán representados los clásicos franceses Corneille, Molière, Racine, Marivaux, Beaumarchais, Alfredo de Vigny y Alfredo de Musset, y los compositores Arturo Honegger, Darius Milhaud, Olivier Messiaen y François Poulenc.

En los conciertos italianos figurarán obras de Pergolesi, Busini, Vivaldi, Scarlatti y otros.

Situación de la vivienda en Norteamerica

Wáshington.—Desde que terminó la segunda guerra mundial se han construido en los Estados Unidos 7.000.000 de viviendas.

Actualmente hay en Norteamerica una casa o un piso por cada 3,3 personas.

Los miembros del Congreso norteamericano

Wáshington.—En el actual 83 Congreso de los Estados Unidos hay 305 abogados, que constituyen el grupo profesional más numeroso del cuerpo legislativo de la nación. Después de esta profesión están ampliamente representadas la banca, el comercio, la agricultura y el periodismo, por el orden citado.

El número de congresistas ex-combatientes asciende a 306. El congresista más joven tiene 26 años de edad, y el más viejo, 82. Por término medio, la edad de los miembros del Congreso viene a ser de 53 años.

Los ferrocarriles en los Estados Unidos

Wáshington.—Desde que terminó la pasada guerra, los ferrocarriles norteamericanos han invertido más de 7.000 millones de dólares en mejoras del servicio, entre las que figuran las locomotoras eléctricas Diesel economizadoras de gastos, el aumento de coches de viajeros más cómodos y la puesta en servicio de vagones de mercancías más grandes. Las locomotoras Diesel realizan la tracción del 65 por ciento de los vagones de mercancías y del 70 por ciento de los coches de viajeros.

DONATIVO DE UN NORTEAMERICANO AL MUSEO DEL PRADO.

Madrid.—Un coleccionista norteamericano, que desea mantener el incógnito, ha regalado al Museo del Prado un cuadro del gran pintor Thomas Gainsborough (1727-1788): «Retrato de un médico», que, a juzgar por el nombre y el apellido, era miembro de una familia originaria de Portugal; llamábase el médico retratado Isaac Henrique Sequeria.

Es lienzo en que a la elegancia característica de la pintura británica se agrega la belleza e intensidad del colorido. El cuadro puede admirarse en la sala de Tiépolo.

Más de 28 millones de estudiantes

Wáshington.—El número actual de estudiantes matriculados en las escuelas de primera y segunda enseñanza de los Estados Unidos rebasa en 820.000 al del año escolar 1951-1952. En el año escolar 1952-1953 asisten a clase 28.186.000 estudiantes en total.

Dos nuevos barcos españoles para el servicio transatlántico

Nueva York.—Las líneas españolas de navegación van a poner en servicio dos nuevos buques de carga y pasajeros que cubrirán con regularidad el trayecto entre Nueva York y Europa.

El primero de los barcos, el «Guadalupe», de 8.700 toneladas, hará su primera visita a Nueva York el 26 de abril. El «Covadonga», gemelo del anterior, llegará a finales del mes de junio.

El popular cantante norteamericano Bing Crosby, en una de sus actuaciones ante los micrófonos de La Voz de América.

La Voz de los Estados Unidos de América

GUIA DE PROGRAMAS Y FRECUENCIAS MARZO-ABRIL 1953

Hora	Programas	Onda Corta de los EE.UU.	Retransmisiones
Hora de España 2145-2230 (2045-2130 GMT)	*De Lunes a Viernes* Noticias; La Opinión en los EE.UU.; Música; Comentario Político; Las Noticias en Síntesis *Lunes* La Semana Deportiva; Grandes Escritores Norteamericanos *Martes* Club Filatélico; El Mundo Obrero Norteamericano *Miércoles* Cosas que Pasan; la Ciencia en Norteamérica *Jueves* Preguntas y Respuestas *Viernes* La Página Femenina; Mundo Económico *Sábado* Noticias; "Lluvia de Estrellas"; Charla sobre Espectáculos; Las Noticias en Síntesis *Domingo* Noticias; La Música Sinfónica en los EE.UU.; Pueblos y Ciudades de los EE.UU.; Las Noticias en Síntesis	49, 31, 25, 19 ms.	251, 49, 41 ms.

Programas y frecuencias sujetos a cambio. Los cambios que se efectúen en este plan se anunciarán en nuestras radiodifusiones ordinarias. Se ruega a los radioyentes que presten atención a tales anuncios.